



Sveriges  
lantbruksuniversitet

# STATIONSUTVECKLING I STAD OCH PÅ LANDSBYGD

## EXEMPEL FRÅN GAGNEF

ANDREA ANDERSSON



EXAMENSARBETE VID INSTITUTIONEN FÖR STAD OCH LAND

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitektprogrammet

EX0123 Examensarbete i landskapsplanering E 30 hp

© Andrea Andersson e-post: andrea.andersson@mora.se

Titel på svenska:

Stationsutveckling i stad och på landsbygd – exempel från Gagnef

Title in english:

Railway stations in town and country – an example from Gagnef

Handledare:

Klas Eckerberg och Johan Bergkvist, Institutionen för stad och land

Examinator:

Sylvia Dovlén, Institutionen för stad och land

Extern examinerator:

Pär Söderblom

Foto: Se figurförteckning.

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>



## ABSTRACT

The intention of this final thesis is to look into the improvement of small and run down railway stations. Many railway stations are today derelict and decaying. The purpose of this essay is to propose alternative strategies of action by discussing the ecology, the history and the social function of the railway station. There is also an overview of projects already completed.

In the analysis part of the thesis, the *genius loci* or the spirit of place is put forward as means of reaching a solution. By looking at the actual place and its history one can find ideas for a new form. The old, existing structures, for example the buildings and the railway tracks, can be reused and filled with new content. Another reason for preserving the structures is that the need of the railway companies may change again and the buildings and tracks can be useful in their original purpose.

To illustrate the discussion, I have made two proposals on how to improve the railway station in Gagnef, a small community in Dalarna. One of the proposals is historical and inspired by the 1930s and 1940s, a period of greatness for gardening at the Swedish railway stations. The second proposal is inspired by the contemporary large scale re-developments of former industrial sites in Germany and New York.

Finally, I want to say that it is important that the place is not reduced to a museum, which might happen if your only intention is preservation. One must instead let it evolve into a being of its own and let it be part of its surroundings.

## SAMMANFATTNING

Den här uppsatsens syfte är att undersöka hur man kan ta hand om mindre järnvägsstationer som befinner sig i ett nedgången och slitet skick. Många stationshus på små hållplatser runt om i landet har inte längre väntsalar avsedda för resenärerna vilka istället hänvisas till perrongen. Detta fenomen lämnar ofta byggnader och stora ytor med oklar funktion och jag vill med det här examensarbetet visa på alternativa möjligheter och användningssätt.

Det första kapitlet berör bland annat järnvägens ekologi, kulturhistoria och sociala funktion men det finns även ett avsnitt med exempel på genomförda eller pågående projekt på äldre industri- och järnvägsområden.

Det är viktigt att ta tillvara platsens själ och att tydliggöra de historiska kopplingarna som eventuellt finns kvar i miljön. Dessa spår kan inspirera vid en omgestaltning men det är viktigt att de inte tar över och styr hela processen. Platsens sammanhang och totalitet bör vara närvarande i gestaltungsprocessen så att stationsmiljön inte blir rörig och obegriplig. Äldre strukturer, till exempel spår, kan sparas eftersom de eventuellt kan bli användbara igen. Stationen i mindre orter kan även få en viktig social betydelse som mötesplats om man låter andra funktioner, exempelvis kafé, etableras.

För att illustrera mitt resonemang har jag gjort två alternativa omgestaltningar för hur Gagnefs stationsområde skulle kunna utvecklas. Med stöd i det kulturhistoriska resonemanget har jag skapat ett nostalgiskt- historiskt förslag med rötter i 30-och 40-talens stationsparksgestaltning. Det andra förslaget med ett mer modernt utseende anknyter till exempelstudiens storslagna projekt där man lyft fram den vilda naturen och de äldre industristrukturerna.

Slutligen vill jag säga att det historiska och det moderna inte nödvändigtvis står i motsättning till varandra. Det finns en liknande passion för det moderna idag som det fanns under den epok då järnvägen byggdes. En plats är i ständig förändring och ingen plats mår bra av att stagnera i sin utveckling och därmed isoleras från sitt sammanhang med den övriga staden, regionen och landskapet.

# INNEHÅLL

## FÖRORD 9

## 1 INLEDNING 10

1.1 SYFTE OCH MÅL 11

1.2 BAKGRUND OCH METOD 11

## 2 JÄRNVÄGSMILJÖN 13

2.1 PLATSEN OCH PLATSENS SJÄL 13

2.2 KULTURMILJÖ 16

2.2.1 Kulturvärde 17

2.2.2 Kulturvärde i trädgården 18

2.2.3 Kulturmiljövård 18

2.3 INDUSTRINS OCH JÄRNVÄGENS HISTORIA 19

2.3.1 Järnvägens historia i korthet 19

2.3.2 Järnvägens byggnader 21

2.3.3 Trädgårdstraditionen inom den svenska järnvägen 22

2.4 STATIONSOMRÅDETS EKOLOGI 25

2.4.1 Ekologin i staden 25

2.4.2 Järnvägens ekologi i staden 27

2.4.3 Järnvägens miljöproblem 28

2.5 STATIONSOMRÅDETS SOCIALA FUNKTION 29

2.6 OMDANINGAR AV FÖRE DETTA STATIONS- OCH INDUSTRIOMRÅDEN 31

## 2.7 EXEMPELSTUDIE 33

2.7.1 Samtida svenska omvandlingar av stationsområden till resecentrum 33

2.7.2 Ruderatparker 35

2.7.3 The Leftover Land Project 35

2.7.4 Landskapsparken i Duisburg-Nord 36

2.7.5 Naturpark Südgelände i Berlin 38

2.7.6 The High Line i New York 38

## 3 ANALYS 41

3.1 JÄRNVÄGSSTATIONENS ANDE 41

3.2 STATIONSOMRÅDET SOM KULTURMILJÖ 42

3.3 STATIONSOMRÅDET SOM EN DEL AV GRÖNSTRUKTUREN 43

3.4 SOCIALA FAKTORER PÅ JÄRNVÄGSSTATIONEN 44

3.5 STATIONSOMRÅDET SOM RUDERATPARK 45

## 4 GESTALTNINGSFÖRSLAG 46

4.1 BANVERKETS DOKUMENT RELEVANTA FÖR GESTALTNING 46

4.1.1 Banverkets arkitekturpolicy 46

4.1.2 Gestaltningsprogram inom Banverket 47

4.2 GAGNEFS STATION 48

4.2.1 Inventering 48

4.2.2 Analys 53

4.2.3 Programförslag 54

## 5 DISKUSSION 65

## 6 LITTERATUR OCH KÄLLOR 68

6.1. TRYCKTA KÄLLOR 68

6.2 ELEKTRONISKA KÄLLOR 70

6.3 MUNTliga KÄLLOR 70

6.4 FIGURFÖRTECKNING 71

Leftover land tends to have a beauty all of its own, an appeal that does not become immediately apparent. The visitor first has to set aside his preconceptions, his knowledge that the land was once a workplace full of labour and toil, and is now a nothing more than devastated, polluted site. Only then will he be able to appreciate its peculiar attraction, its atmosphere of decay, disorder, wilderness and chaos in a basically urban setting.

Jörg Dettmar, "Wilderness or park?", i *Topos* nr 26/1999.

Industriområdenas naturkänsla är en svåruttryckbar upplevelse av naturens obändiga livskraft, av att det trots allt inte finns någon plats eller miljö, som är helt igenom "kultiverad" och "civiliserad".

Örjan Nyström & Bo Westlund, i *När tiden byter fot — en resa genom det västsvenska rostbältet*, s. 41.



## FÖRORD

Det här är ett examensarbete omfattande 30 hp vid landskapsarkitektutbildningen vid Sveriges lantbruksuniversitet i Uppsala. Det påbörjades hösten 2004 i samarbete med Banverkets huvudkontor i Borlänge med Johan Bergkvist som handledare där. Så småningom kom det att utvecklas på egen hand med stöd av min handledare på SLU, Klas Eckerberg. När Klas slutade vid SLU hade Johan börjat doktorera och tog över handledarskapet.

Jag vill passa på att tacka mina handledare och examinatorer samt alla de andra som har varit mig behjälplig med att färdigställa uppsatsen. Slutligen hoppas jag att detta kan inspirera dem som arbetar med de många små järnvägsstationer som finns över hela landet.

Andrea Andersson  
Mora juni 2009

# 1 INLEDNING

I det här examensarbetet har jag framförallt ägnat mig åt järnvägsområden i form av bangårdar och stationsområden, som idag ofta är slitna och utsatta för ett högt tryck från en omgivning som kräver förändring. Eftersom det finns många platser i staden som står inför liknande problem, har jag även valt att beröra platser som inte är järnvägsmark för att belysa frågor som är gemensamma för ruderatmarken i staden. Exempel på ruderatmark i det här sammanhanget kan vara industri- och hamnområden som ofta är centralt belägna i staden och ofta har en förorenad jord. Tack vare det centrala läget finns dessutom ett högt förändringstryck då många aktörer har mycket att vinna på att de fräschas upp.

Banverket har idag behov av idéer om hur de mindre stationernas förminskning kan hanteras. Med förminskning avses till exempel att färre spår används, att stationsbyggnaden stängs och ersätts med väderskydd – förändringar som lämnar stora ytor öde. Den yta som anses användas aktivt av resenären prioriteras och resten av platsen glöms ofta bort. Själva stationsbyggnaden har under lång tid varit en viktig social del av samhället och den har ofta även ett stort kulturhistoriskt värde. En avgörande frågeställning i detta sammanhang kan vara hur man väljer att förhålla sig till denna historiskt betydelsefulla miljö så att den samspelar med staden på ett positivt sätt.

Något som måste framhållas redan här i början är att järnvägsmarken inte är enhetlig och att stationsmiljöernas villkor kan skilja sig åt på många sätt. Detta försvårar en generalisering av stationerna och även ett framtagande av typlösningar. En god lösning på en större station, där många trafikslag ska samordnas och där det krävs ett större utbud av service, är ofta ett ”resecentrum” som under senare år blivit vanliga projekt i de större svenska städerna. Liknande lösningar skulle te sig helt fel på den mindre stationen där det gamla stationshuset inte längre är avsett för de resande och tågresenären är hänvisad till perrongen. Vid hanteringen av den mindre stationen kan lösningen istället röra sig om hur man hanterar just perrongen och de överblivna ytorna, de oönskade och i många ögon fula platserna, så att de kan tillföra något till resenären och de boende på orten. Stationen är ofta det första en besökare ser av ett samhälle vilket betyder att stationsområdet är ortens ansikte utåt och bör därmed vara representativt och inbjudande. Idag finns ofta inte lika mycket liv och rörelse

kring stationen i det lilla samhället som det fanns förr, men det finns ändå mycket att vinna på att hålla stationsmiljön attraktiv för resande och boende på orten. Det som jag vill skriva om i det här examensarbetet är hur man kan åstadkomma en positiv förändring på den idag bortglömda stationen.

## 1.1 Syfte och mål

Syftet med examensarbetet är att undersöka hur man kan hantera mindre stationsområden som är i behov av upprustning, genom att beskriva de problem som idag finns på små stationer och vilken funktion områden som är stadda i förfall har. För att bättre förstå varför stationen har fått sitt nutida utseende har jag tagit upp järnvägens och stationens kulturhistoria, deras ekologi och sociala betydelse. Jag har även valt att visa internationella exempel på hur nedgången och sliten industri- och järnvägsmark har hanterats i genomförda projekt. Slutligen har jag själv föreslagit en omgestaltning av Gagnefs stationsområde som är i behov av upprustning. Tyngdpunkten ligger dock på resonemanget om hanteringen av slitna platser och gestaltungsförslaget bör enbart ses som illustration till de idéer som har framkommit under examensarbetet.

### Frågeställningar

De mer konkreta frågeställningarna för uppsatsarbetet kan beskrivas på följande sätt:

- Hur kan man förhålla sig till mindre stationsmiljöer som är i behov av upprustning?
- Hur kan man hantera, i första hand, perrong, spår och eventuell järnvägsark?

## 1.2 Bakgrund och metod

Ett vanligt arbetssätt för en landskapsarkitekt börjar ofta med en inventering, utförd genom observationer på plats, följt av en analys av det insamlade materialet. Arbetet landar slutligen i ett gestaltungsförslag.

Det här examensarbetet har i stort sett följt samma principer men det har skett betydelsefulla avvikelser. Idén till examensarbetet uppstod då jag praktiserade på Banverket som då hade behov av idéer om hur utomhusmiljön på mindre stationer kunde hanteras. Jag reste förbi Gagnefs station dagligen och konstaterade att den var ett bra exempel på ett mindre stationsområde. Platsen var då i ganska slitet skick, men med tydliga spår av att en gång ha varit en tilltalande station med stationshus och magasinsbyggnader, men som med tiden alltmer kommit att förfalla och överges.

När jag valt att använda mig av Gagnefs station följde insamling av litteratur men även studier av redan genomförda omdaningar av industri- och järnvägsområden. Så småningom började gestaltungsidéer ta form och skissfasen startade. Nya frågeställningar dök dock upp som behövde besvaras genom litteraturen. Arbetet skedde alltså inte linjärt, utan snarare i ”spiralform”, med omväxlande litteraturstudier och gestaltning där de båda successivt tog hjälp av varandra. Under litteraturstudierna dök nya idéer upp som kom till användning i gestaltningen och i gestaltningen dök frågeställningar upp som behövde besvaras genom litteraturen.

Metoden har till största delen bestått av litteraturstudier men jag har även fört samtal med personer. Idén till examensarbetet dök upp genom diskussioner med representanter från Banverket. Jag har även talat med en föreläsare för Gagnefs Hembygdsförening för att få bättre kännedom om ortens historia. Den mycket viktiga skissmetoden får inte heller glömmas bort, dvs. den fas då flyktiga och svårfångade idéer konkretiseras och sätts på pränt genom pennan.

## 1.3 Disposition

Arbetet har dels en generell, teoretisk ansats samt en mer konkret aspekt som fokuserar på gestaltningen.

Uppsatsen innehåller de fyra huvudkapitlen *Järnvägsmiljön*, *Analys*, *Gestaltningssförslag* samt *Diskussion*. Det första kapitlet, *Järnvägsmiljön*, inleds med ett avsnitt om hur en plats kan definieras, och hur denna diskussion förts vidare till arkitekturen. Därefter följer ett avsnitt om järnvägsområdet som kulturmiljö, sambandet med det industriella kulturlandskapet och trädgårdstraditionen inom järnvägsväsendet. I den tredje delen av kapitlet diskuteras järnvägens ekologi. Den fjärde delen redovisar några exempel på genomförda omdaningar av industri- eller järnvägsområden samt ett område under konstruktion.

Det andra kapitlet har fått rubriken *Analys* och där har jag närmare studerat det material som hittills framkommit för att kunna gå vidare till det tredje kapitlet, *Gestaltningssförslag*, som innehåller ett exempel på hur man kan hantera övergiven järnvägsmark. Det här exemplet visar mina egna idéer om hur man kan utveckla Gagnefs stationsområde utifrån de idéer som utvecklats under arbetets gång. Gestaltningssförslaget utgör en mindre del av arbetet och ska enbart ses som en illustration till det tidigare resonemanget.

I *Diskussionen* tar jag upp viktiga frågeställningar som kommit fram under arbetets gång, men försöker även inta en kritisk hållning gentemot innehållet i den egna uppsatsen.

## 2 JÄRNVÄGSMILJÖN

Idag sker i många städer omvandlingar av områden som tidigare varit hamnar, järnvägsområden eller industriområden. I de större städerna finns ofta ett högt bebyggelsetryck på dessa platser vilket ger upphov till många och komplexa frågor. Det har på senare tid genomförts många utvecklingar av stationsområden till resecentra där man samordnar tåg, buss, taxi, cykel och andra trafikslag samt erbjuder service av olika slag. I mindre orter kan det däremot saknas konkreta idéer för hur området ska utvecklas och man ställs här inför andra frågor än vad man gör i den större staden.

I och med järnvägens, och framförallt stationens, centrala placering och långa historia i samhället har den varit en viktig del av många människors vardag. Hur ska man förhålla sig till denna industrikulturella miljö som har haft ett så stort inflytande över staden under lång tid och som nu i allt större grad överges och förfaller?

### 2.1 Platsen och platsens själ

För att reda ut vad en plats kan betyda i staden eller på landsbygden, vill jag under denna rubrik ta upp det som man brukar benämna *platsens väsen* eller *genius loci*. Jag anser detta vara av vikt för examensarbetet eftersom de miljöer som jag studerar i examensarbetet ofta har en mycket speciell karaktär, som jag vill söka ta fasta på. Platsens själ kan fungera som en utgångspunkt eller enbart som inspiration vid omgestaltning av en plats.

Lotta Braunerhielm försöker definiera begreppet ”plats” i sin doktorsavhandling *Plats för kulturarv och turism- Grythyttan- En fallstudie av upplevelser, värderingar och intressen* skriven vid Karlstads universitet år 2006. Plats upplevs ofta som något som är definierat utifrån lokalisering och den förknippas ofta med landskapet och med platsens omgivning och med andra människor och andra platser. Braunerhielm urskiljer tre varianter av plats; *lokal*, vilket innebär en materiell omgivning för människor och deras sociala relationer, *lokalisering*, i egenskap av läge för till exempel en verksamhet samt *känsla för plats*, som hänvisar till subjektiva känslor och som särskilt betonar en plats unikheter i förhållande till andra platser. Både de fysiska förhållandena och människors föreställningar och deras sociala relationer som förekommer i rummet integreras i vad som definieras som plats. Plats är skapad av människor, enskilda individer

eller människor i grupp genom interaktion. Plats är också skapad och påverkad av samhälleliga processer och kontexter. Platsen har även en stark relation till identitet och kultur. Människan har tills nyligen varit starkt platsanknuten, platsen har så att säga fungerat som garanti för kulturell tillhörighet. Kulturen har kunnat beskrivas utifrån en plats och människan har fixerat sin identitet till en plats. I och med globaliseringen och den ökande kommunikationen minskar dock vår platstillhörighet och vår känsla för plats har vidgats och vår kultur och vårt samhälle har blivit platslöst.<sup>1</sup>

Mats Sundin tar upp frågan om plats i sin doktorsavhandling från Humanistiska-samhällsvetenskapliga vetenskapsområdet vid Uppsala Universitet och han behandlar främst förhållandet mellan den byggda miljön och det sociala livet och tar då fasta på ett äldre begrepp; sociomateria. Den materiella strukturen sätter gränser för enskilda individers handlingar men samtidigt är den materiella strukturen ett resultat av mänskliga handlingar och den kan omskapas av individer. Sociomateria sätter gränser för det sociala livet men den ger även möjlighet för det sociala livet att omdana materien. Sundin påpekar att ett objekt är förkroppsligandet till fysisk form av alla handlingar som människor utfört för att frambringa dess existens. På ett mer poetiskt vis kan detta uttryckas som att byggnader är materialiserade drömmar som är förverkligade i konkret form.<sup>2</sup> För att återvända till begreppet plats säger Sundin att en plats är ett rum plus dess betydelse över tid och att en plats, utan att dess fysiska form förändras, kan ändra karaktär beroende på att den beskrivs på ett annat vis.<sup>3</sup>

Christian Norberg-Schulz har tagit upp frågan om platsens själ i essän "Fenomenet plats"<sup>4</sup> och han ger en bild av sammanhanget mellan platsen och arkitekturen. Även Ignasi de Solà-Morales har tagit upp platsen i sin text "Plats: permanens eller produktion"<sup>5</sup>.

Norberg-Schulz (1926-2000) var en norsk arkitekt och fenomenologisk filosof och i sina texter förhåller han sig kritisk till modernismens negativa relation till platsen. Han börjar med att definiera ordet plats som en totalitet av konkreta ting med materiell substans, form, textur och färg. Tillsammans bestämmer dessa ting en miljökaraktär som är platsens väsen. En plats är ett totalt, kvalitativt fenomen som inte kan reduceras till någon av sina beståndsdelar, till exempel rumsliga relationer, utan att dess konkreta natur går förlorad.<sup>6</sup> Norberg-Schulz diskuterar även rummet. Han hävdar att normalt används ordet "rum" med två betydelser i den samtida litteraturen, dels i form av en tredimensionell geometri, dels i form av ett varseblivningsfält. Båda dessa användningar är abstraktioner av den vardagliga erfarenhetens tredimensionella totalitet, som Norberg-Schulz väljer att kalla "konkret rum".<sup>7</sup>

För att återgå till platsens väsen säger Norberg-Schulz att alla platser har karaktär och att karaktären är det grundläggande sätt varpå världen ges. En plats karaktär är till viss mån en funktion av tiden eftersom platsen förändras med årstiderna, under dagens lopp och beroende på vädret. I grund och botten bestäms dock karaktären av

---

<sup>1</sup> Braunerhielm (2006)

<sup>2</sup> Sundin (2007).

<sup>3</sup> Sundin (2007).

<sup>4</sup> Norberg-Schulz (1976).

<sup>5</sup> de Solà-Morales (1999).

<sup>6</sup> Norberg-Schulz (1999).

<sup>7</sup> Norberg-Schulz (1999).

platsens materiella och formella uppbyggnad.<sup>8</sup> Sven-Olov Wallenstein, en svensk filosof verksam inom framförallt estetik och arkitektur, framhåller att Norberg-Schulz menar att landskapet inte bara är en neutral behållare utan är en konkret plats med ett särskilt innehåll. Det är heller aldrig helt naturligt utan får en del av sin gestalt från människan och hennes aktiviteter eller ting.<sup>9</sup>

Norberg-Schulz hävdar vidare att människan uppfattar och tar emot miljön och får den att fokuseras i byggnader och ting. Byggnaderna kan därför så att säga förklara platsen och gör därmed dess karaktär manifest. På så sätt blir tingen meningsfulla. Hans slutsats är att byggandets existentiella syfte är att göra en "lokalisering" [site] till en "plats", det vill säga att avtäcka de meningar som är potentiellt närvarande i en given miljö. Fastän platser i regel förändras innebär det inte att *genius loci* förändras eller går förlorad. *Genius loci* är ett romerskt begrepp där *genius* betyder skyddsande, ett väsen som ger liv åt människor och platser och bestämmer deras karaktär eller väsen. Norberg-Schulz säger slutligen att arkitektur kommer till stånd när en total miljö görs synlig, vilket i allmänhet innebär att konkretisera *genius loci*.<sup>10</sup>

Sven-Olov Wallenstein tar upp Norberg-Schulz i inledningen till *Arkitekturteorier*, en antologi som tar upp ett flertal teorier om arkitektur. Norberg-Schulz skisserar en teori om hur livsvärlden byggs upp genom en serie grundande operationer, som går från en visualisering av förståelsen av platsen, via en symbolisering som frigör meningen från situationens omedelbarhet och gör den till ett kulturellt objekt, till ett samlande av allt detta i ett existentiellt centrum.<sup>11</sup>

Rörelse och snabb förändring är faktorer som gör att stationer skiljer sig från andra platser och byggnader. Få andra slag av platser har denna rörlighet i sig där människor strömmar igenom, stannar ett par minuter eller kanske ett par timmar för att sedan försvinna vidare. Det är inte bara människor som flödar igenom en station, det är även gods och andra ting som människor vill flytta från en plats till en annan, allt från timmer och stål till resväskor och cyklar. Man skulle kunna säga att ett stationsområdes ande är i ständig förändring och transformation. Nödvändigtvis blir det svårt att sätta fingret på vad som utgör dess själ. Det kan dock vara värdefullt att försöka finna och ta tillvara platsens själ vid utveckling av stationsmiljöer då den är en konkret utgångspunkt för en berättelse om det förflutna.

### **Genius loci inom arkitekturen**

Enligt Rebecca Krinke, amerikansk landskapsarkitekt men även konstnär och teoretiker inom landskapsarkitekturen, är det framförallt konstnären Robert Smithson och arkitekten Peter Eisenman som har påverkat nygestaltningen av gamla industriella platser och de var antagligen även påverkade av Norberg-Schultz fenomenologiska idéer. Robert Smithson var en konstnär som var verksam under 1960- och 1970-talen och skapade "earthworks" Earthworks" är konstverk som vill förändra våra invanda sätt att uppfatta vardagslandskapet genom att lägga till ting och tillfälliga strukturer som förändrar platser. Genom earthworks får vi nya vägar att förstå förhållandet mellan naturliga material och det som människan skapat.<sup>12</sup> Smithson skapade även

---

<sup>8</sup> Norberg-Schulz (1999).

<sup>9</sup> Wallenstein (2004).

<sup>10</sup> Norberg-Schulz, (1999).

<sup>11</sup> Wallenstein (1999).

<sup>12</sup> Sutherland Lyall (1991).

skulpturer och producerade en mångfald texter. Han kritiserade konstvärldens system av gallerier och museer som behandlade konsten som en vara och han utmanade även uppfattningen att natur och kultur var motsatser. Smithson hävdade att människans ingripande på marken är en naturlig process och han tyckte det var opassande att dölja en plats postindustriella natur och krävde att människans användning av platsen och hennes teknik erkändes.<sup>13</sup>

Den amerikanske arkitekten och teoretikern Peter Eisenman myntade termen ”palimpsest” vilket beskrivs som ett manuskript som man skrivit på ett flertal gånger och där äldre skrift ofta finns kvar och kan uttydas. Att tänka på en plats som en palimpsest kan hjälpa designern att använda platsens historia för att avtäcka aspekter av platsen. Palimpsest kan vara ett sätt att analysera en plats och skapa ett projekt ur en mångfald av varierande utgångspunkter. Med denna metod ses historien inte som linjär utan som om den bestod av lager på lager.<sup>14</sup>

## 2.2 Kulturmiljö

Järnvägen har funnits under lång tid och den har genomgått många ombyggnader, utbyggnader och den har varit föremål för många olika teknikgrenars påverkan och många olika yrkesgrupper har haft intresse av stationsmiljön: planerare, arkitekter, trädgårdsmästare, ingenjörer, historiker och många fler. Det finns många aspekter härstammande från olika historiska epoker och det kan vara svårt att få ett samlat grepp om en så komplex miljö. Något som är ganska speciellt för järnvägen, till skillnad från andra stadsbyggnadsmässiga element, är att dess tekniska karaktär fått dominera och att de arkitektoniska insatserna ofta begränsats till stationsbyggnaden och järnvägsparken. Den har i många fall blivit en spretig och svårbegriplig miljö som är svår att hantera vid en omgestaltning då många teknikgrenar måste samsas.

Stationen är en del av ortens ”finare” kulturmiljöer i och med den ofta pampiga stationsbyggnaden, men den tillhör även stadens och landsbygdens industrilandskap. Sammanhanget mellan järnvägen och industrin kan bero på att järnvägen länge fungerat som transportmedel för industriprodukter och för att de har liknande utformning och läge i staden. Idag kan det även bero på att industrimark och järnvägsmark står inför liknande frågeställningar, till exempel att platsen ofta är förorenad samt har ett centralt läge med högt tryck från omgivningen på omvandling och förändring. Dessa platser har dessutom ofta en speciell karaktär som inte alltid är lätt att fånga eller uppskatta.

Under de senaste hundra åren har det skett stora folkomflyttningar i Sverige och världen vilket har inneburit att de kulturella skillnaderna har minskat mellan olika geografiska regioner. Jan af Geijerstam, doktor vid KTH, verksam vid Avdelningen för teknik- och vetenskapshistoria, säger att genom att vårda de lokala kulturtraditionerna motverkas de minskande skillnaderna och ett bevarat kulturarv skapar hemhörighet och identitet. I regeringens proposition *Kulturpolitik* från 1996 säger man att det historiska arvet är en del av vår samtid och, liksom af Geijerstam, att en historisk kontinuitet bidrar till människors identitet och trygghet, speciellt då vi befinner oss i

---

<sup>13</sup> Krinke (2001).

<sup>14</sup> Krinke (2001).



en tid av snabba samhällsförändringar. Men man ska även komma ihåg att kulturarvet inte är neutralt utan af Geijerstam påpekar att det är ett kulturpolitiskt ansvar att synliggöra klass- och könsskillnader samt skillnader mellan stad och land.<sup>15</sup>

### 2.2.1 Kulturvärde

”Kulturvärde” är ett mycket vitt begrepp. Det kan ha en allmän karaktär, där man exempelvis poängterar vad som anses vara värdefull och kvalitativ arkitektur, eller ha en mer individuell karaktär med känslomässiga eller symboliska värden.

Autenticitet är ofta ett viktigt begrepp inom kulturmiljövården. Ove Hidemark, arkitekt och professor i byggnadsteknik och restaurering vid KTH, frågar sig vad *autenticitet* egentligen innebär. Det har med det äkta, riktiga och trovärdiga att göra men hur avgör man vad som är trovärdigt? Hidemark kommer fram till att det till stor del måste vara upp till betraktaren att avgöra vad som är trovärdigt och därmed autentiskt. Detta innebär att betraktarens kunskap och referensramar är grunden för autenticitetsbegreppet – det är alltså ett subjektivt begrepp.

Är det den helt orörda formen som är det viktigaste kriteriet för autenticiteten? Om formen är förändrad har då autenticiteten gått förlorad? Hidemark hävdar att formens värde ofta har överbetonats på bekostnad av andra värden. Dessa andra värden kan bestå i materialiteten och hantverket samt tidsupplevelsen, upplevelsen av tidens vittrande och förstörande processer i materialet. Hidemark frågar sig även om man vid en restaurering använder en gammal teknik kommer då det autentiska värdet att öka? I och med att det är nytt, *finns* det autentiska vid en restaurering över huvudtaget? Är det istället värdet av den förmedlade kunskapen om äldre teknik och hantverkskunnande som är det värdefulla i fallet? Är vidareförandet av kunskap viktigare än objektets värde i egenskap av dess form? Hidemark kommer fram till att uppskattningen av det autentiska måste i alla sammanhang härledas ur betraktarens kunskap om objektet.<sup>16</sup>

Hidemark hävdar i en annan text, ”Om restaurering – om förhållningssätt”, att en byggnad kan ses som ett stycke ackumulerad tid, en konkret syntes av det förflutna. Han hävdar att materiens åldrandeprocesser är en nyckel till vår upplevelse av tid och att detta måste visas hänsyn vid underhåll och reparation. Hidemark anser även att restaurering aldrig får bli en torr exempelsamling av fakta utan måste ges en samlad arkitektonisk helhetsverkan och ge en upplevelse av tid. Det finns inget sådant som en objektiv restaurering utan det handlar alltid om att göra val.<sup>17</sup> Bengt O H Johansson, professor vid Göteborgs Universitet inom flera områden, bl.a. kulturlandskapet, har skrivit essän ”Vad gör vi när vi ‘bevarar?’”. Här påpekar han att kulturminnen ger oss en möjlighet att uppleva tid och att kärnan i dagens restaureringsdebatt är om det är möjligt att restaurera en byggnad utan att dess historiska magi går förlorad, att känslan av kontakt över årtionden går förlorad.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> af Geijerstam (1998).

<sup>16</sup> Hidemark (1996).

<sup>17</sup> Hidemark (1991).

<sup>18</sup> Johansson (1989).

### 2.2.2 Kulturvärde i trädgården

I och med den långa kontinuiteten av trädgårdskonst inom SJ kan det vara intressant att ta upp hur man kan hantera en parkmiljö med kulturvärde.

I artikeln ”Vårdstermer för trädgårdar och parker” föreslår Maria Flinck definitioner av ett antal termer som rör vård av våra parker och trädgårdar. Flinck är en svensk konsthistoriker och etnolog som ägnar sig åt trädgårdskonstens historia. Begreppet *skötsel* föreslår hon ska innebära det arbete som utförs i parken inom ett till två års intervall, till exempel vattning, rensning, klippning av gräs och häckar samt beskärning. *Underhåll* är mer långsiktigt än skötsel och innebär bland annat en långsam föryngring och förnyelse i form av utbyte av döda växter, föryngring av trädbeståndet och reparationer av möbler. För underhållet krävs en långsiktig målsättning för trädgårdens innehåll och utseende, vilket kräver fastlagda vårdprogram och skötselplaner.

*Restaurera* innebär att återställa en förfallen eller igenvuxen trädgård där man kan återfinna gångar, odlingsbäddar och växter. Maria Flinck menar att om man ska vara sträng vid en restaurering ska man inte återplantera ursprungliga växter om man inte kan hitta plantor som en gång kommit ifrån den aktuella trädgården eller om det inte rör sig om namnsorter som är avkomlingar av samma moderplanta. *Rekonstruktion* innebär att återställa en trädgård till ett äldre utseende med hjälp av historiskt källmaterial som till exempel kartor. Graden av autenticitet kan variera till exempel beroende på hur man väljer växter och vilka skötselmetoder man använder till den rekonstruerade anläggningen.

Begreppet *konservera* innebär att något bevaras i en viss form så att nedbrytningen avstannar. Detta är något som är svårt att åstadkomma i en trädgård som ju är levande och föränderlig och där nedbrytningen sker kontinuerligt. För vissa enstaka element, till exempel skulpturer eller urnor, skulle begreppet konservera dock kunna vara aktuellt.

*Tidstypisk efterbildning* betyder att man nyskapar en tidstypisk trädgård med hjälp av historiskt källmaterial från olika trädgårdar från samma tid och av samma typ, då man till exempel inte har tillgång till information om hur trädgården såg ut. Den slutliga produkten behöver alltså inte egentligen ha funnits i den nya skepnaden. Tidstypiska efterbildningar behövs främst av pedagogiska orsaker för att kunna uppleva försvunna trädgårdar. *Omgestaltung* innebär en modernisering eller förenkling av en historisk trädgård. Detta kan främst komma i fråga då en trädgård genomgått ett flertal omgestaltningar under sin livstid. En trädgård är ju oftast bebodd och levande och omgestaltningar kan ses som en del av trädgårdens tradition. *Varsam omgestaltung* innebär att förändringar görs så att de överensstämmer med anläggningens karaktär och innehåll och alla förändringar ska gå att återställa.<sup>19</sup>

### 2.2.3 Kulturmiljövård

Man får inte glömma att varje samhälle och varje stationsmiljö är unik. Jan af Geijerstam påpekar att kulturmiljövårdens styrka beror på hur stor kunskapen och intresset för kulturarvet är i samhället. Det är det lokalt förankrade intresset för historien som är kulturmiljövårdens bas. af Geijerstam påpekar även att en levande och aktiv användning av historiska miljöer är ett bra sätt att värna om dessa och att motivet för

---

<sup>19</sup> Flinck (2002).

att bevara en plats kan urholkas om skyddskraven gör att användningen försvåras. Samtidigt kan användning innebära att det historiska innehållet förändras.<sup>20</sup>

För att göra den historiska platsen mer begriplig för besökande och boende vill man ofta levandegöra och pedagogiskt berätta historien på plats, något som kan göras på många sätt. Det finns dock risker med detta. Bara utpekandet av en miljö som kulturhistoriskt intressant gör att den börjar betraktas som ett objekt, utifrån. Även om innehållet i sig inte förändras gör attityden till miljön det. Det kan även komma att utsättas för ett högre tryck från besökare. En annan faktor är att besökarna kanske inte alltid vill ha miljön tillrättalagd och ”tämjd”. Vissa miljöer kanske bör behålla sin orördhet och besökaren kan få upptäcka den på egen hand. Detaljer kan berätta om helheten och göra den tydligare.<sup>21</sup>

## 2.3 Industrins och järnvägens historia

Länge såg man inte industrimiljön som speciellt kulturellt värdefull men den synen har förändrats under senare år och intresset för industrisamhällets kulturarv växer. En bidragande orsak till intresset är de växande ekonomiska, sociala och politiska problemen som industriorter i västvärlden erfarit de senaste årtiondena.<sup>22</sup> Ett tecken på detta är att stationsbyggnader under de senaste årtiondena blivit byggnadsminnesmärkta.<sup>23</sup>

Rebecca Krinke beskriver den industriella revolutionen som en process som ändrade människans förhållande till jorden. Idén om den organiska naturen ersattes av en mekanisk syn på universum och en stor tilltro på att tekniken kunde lösa människans problem. Jorden blev en plats varifrån man tog resurser och som skulle ta emot det mänskligheten ville bli av med. Marken blev en vara att handla med.<sup>24</sup>

1800- och 1900-talens stads- och tätortsbildningar är kanske det mest karaktäristiska uttrycket för det industriella samhället. I flera fall grundades Sveriges städer och tätorter i direkt anslutning till industrietableringar eller kommunikationslinjer, till exempel bruksorter och stationssamhällen. Mest påfallande i staden under dessa sekel är den större bebyggelseskalan, den sociala och funktionella åtskillnaden av verksamheter och människor i rummet och att det urbana alltmer tog landsbygden i anspråk. Tillväxten under 1800- och 1900-talen kan göra det svårt att se sambanden mellan den byggda miljön och historiska faktorer. Bebyggelsen kan vara svåröverskådlig, men är även en konkret utgångspunkt för berättelsen om ett samhälles förflutna.<sup>25</sup>

### 2.3.1 Järnvägens historia i korthet

År 1845 fick ett privat konsortium rätten att bygga järnvägar i Sverige, men staten tyckte att det gick för långsamt så år 1850 beslöt riksdagen att bygga stambanor i statlig regi. Under andra hälften av 1800-talet byggdes tusen mil järnväg i Sverige, varav en tredjedel byggdes av staten. Under denna tid genomgick järn- och stålindustrin en

---

<sup>20</sup> af Geijerstam (1998).

<sup>21</sup> af Geijerstam (1998).

<sup>22</sup> Isacson (2001).

<sup>23</sup> Linde Bjur (2005).

<sup>24</sup> Krinke (2001).

<sup>25</sup> Hofrén (2001).

kraftig strukturrationalisering. Detta innebar att många småbruk ersattes av nya moderna stålverk som lokaliserades längs järnvägslinjer.<sup>26</sup>

Under andra hälften av 1800-talet blev städerna attraktiva platser för etablering av fabriker och andra verksamheter eftersom det där fanns tillgång till billiga och snabba transporter. Verkstäder och industrier blev allt mer dominerande inslag i stadsbilden och många städer utvecklade ett omfattande industrilandskap. Järnvägens stambanor drogs ofta den rakaste vägen genom skogen, vilket innebar att städer och bygder längs linjen fick en ekonomisk blomstring medan andra samhällen kom att hamna i bakvattnet. Järnvägen bidrog mer än något annat till att forma och omforma det svenska industrilandskapet. Tidigare var det de naturgivna förutsättningarna som i första hand hade bestämt industriernas lokalisering men under 1800-talet blev tillgången till tekniska system avgörande för samhällsutvecklingens fysiska utformning.<sup>27</sup>

Detta visades redan 1907 av Eli Hekscher i avhandlingen *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*, där han påstår att industriorter uppstått längs järnvägarna i områden som saknade de äldre industribygdernas vattenkraft. Syftet med stambanebyggena var ju också att stimulera näringslivets utveckling. Hekscher urskilde fyra olika sorters stationssamhällen;

- Stationssamhället i egentlig mening, till exempel Katrineholm, Nässjö och Hallsberg.
- Historiska orter vilkas utveckling påskyndats av de nya kommunikationerna.
- Nya industrisamhällen belägna vid järnväg som ofta domineras av ett storföretag.
- Förstads- och villasamhällen.<sup>28</sup>

Stationssamhällenas bebyggelse dominerades lika mycket av järnvägen som av industrin. Industrin kunde ligga både koncentrerat och utspritt och järnvägsspåren avgränsar ofta äldre bebyggelse från yngre.<sup>29</sup>

Så småningom började överklassen flytta ut till villaförorterna och snart började även gemene man att flytta ut till egnahemsområden. Också industrierna började flytta från centrum och ut till billigare fastigheter i stadens periferi när det blev möjligt för deras anställda att ta sig till arbetet med spårvagn, buss eller cykel. Under 1950-talet kom bilens genombrott och en successiv utglesning av bebyggelsen tog vid, vilket ledde till bilberoende på kollektivtrafikens bekostnad. Man kan kort sagt säga att järnvägen, telegraf och gasverken stimulerade urbaniseringen under 1800-talets andra hälft och spårvagnen, bussen, telefonen och bilen stimulerade utglesningen av det urbana landskapet under 1900-talet.<sup>30</sup>

När det gäller landsbygden blev stationen ofta bygdens port mot stora världen. Postkontor, telegraf och på sina håll till och med telefon lokaliserades också i stationsbyggnaden som därmed blev en naturlig mötesplats. Ortens ungdomar samlades om lördagskvällarna för att "se sista tåget". I järnvägsparken framför byggnaden kunde man se resande från fjärran platser flanera, innan de drog sig tillbaka till järnvägshotellet.<sup>31</sup>

---

<sup>26</sup> Kaijser (2001).

<sup>27</sup> Kaijser (2001).

<sup>28</sup> Vikström (1994).

<sup>29</sup> Vikström (1994).

<sup>30</sup> Kaijser (2001).

<sup>31</sup> Kullander (1994).

### 2.3.2 Järnvägens byggnader

I och med synen på järnvägen som något storslaget och som en symbol för framåtskridande, byggde man ofta stationshusen kring sekelskiftet 1900 i exklusiva material och väntutrymmena var ofta i stor skala. När elektrifieringen så småningom kom igång började man betona nyttan och effektiviteten, för att efter andra världskriget hellre rikta in sig på rivning och på att hantera förfallet. På 1980-talet började en ny syn på stationen att framträda; den skulle vara en nod för resenären och resecentrum började bli prestigeprojekt i de större städerna.<sup>32</sup>

Den unge arkitekten Adolf Wilhelm Edelsvärd fick uppdraget att rita de första stationerna vid Västra Stambanan. Han stannade hos SJ under hela sitt yrkesverkssamma liv. På fyrtio år blev han upphov till närmare sextusen byggnader vid SJ, varav nästan trehundra stationshus. Han insåg tidigt vilken betydelse stationshuset skulle få, inte bara ekonomiskt och socialt utan också konstnärligt. Han ville med järnvägsarkitekturen ”höja konsten inom landet, lifva håg och sinne för en skönare arkitektur och frammana en allmännare kärlek till varaktiga konstruktioner och renare konstformer”. Trots att även de prestigefyllda centralstationerna i de stora städerna ingick i Edelsvärds uppdrag, var det ”de enkla och landtliga byggnaderna för massan af folket” som i första hand intresserade honom. Det var där han hoppades kunna få genomslag för sina folkbildarideal.<sup>33</sup> Edelsvärd ritade även stadsplaner för de nya stationssamhällena och han ansåg att järnvägen borde dras utanför den gamla stadskärnan och att marken mellan staden och järnvägen borde vara park för att hindra att gnistor från loken antände trähusen men även för att ge resenären ett gott första intryck av den stad man kom till.<sup>34</sup>

Planlösningen i de tidiga stationshusen följde ofta samma mönster. Väntsalarna var indelade i olika klasser; första, andra och tredje klass och en matservering kunde ligga i anslutning till första klassens väntsal. Till byggnadens kortsidor förlades ofta telegraf och ilgodsrums medan övervåningen var personalbostäder.<sup>35</sup>

Åren kring 1900 beskrivs som den svenska järnvägens storhetstid då den förknippas med stabilitet och trygghet. Stationsarkitekturen har en etablerad status, där man vill anknyta till den traditionella och regionala arkitekturen. Under 1930-talet kommer de nya strömningarna modernism och funktionalism, men då drabbas Sverige även av depressionen och många privata järnvägslinjer läggs ner. En del järnvägslinjer tas över av staten och i samband med detta sker många rivningar och ombyggnationer. Övergången till eldrift sker successivt. Under 1950-talet behöver kostnaderna hållas nere och byggandet sker med hjälp av standardiserade och fabriksstillverkade byggnadselement. Många nya byggnader tillkommer, men det är främst garage och verkstäder för bilar och bussar som uppförs. Så småningom blir miljöerna vid de större stationerna alltmer komplex och förvirrande och även svårorienterad.<sup>36</sup> Under 1980- och 1990-talen har det skett stora ombyggnationer av stationer och man har uppfört genomtänkta resecentra som ska hantera stora flöden av människor och där det finns kopplingar mellan många olika trafikslag, helt olik den tidiga stationsmiljön.<sup>37</sup>

---

<sup>32</sup> Linde Bjur (2005).

<sup>33</sup> Kullander (1994).

<sup>34</sup> Flinck (1994).

<sup>35</sup> Linde Bjur (2005).

<sup>36</sup> Linde Bjur (2005).

<sup>37</sup> Linde Bjur (2005).

### 2.3.3 Trädgårdstraditionen inom den svenska järnvägen

Sveriges Järnvägar var under andra halvan av 1800-talet och första halvan av 1900-talet känt för sina planteringar och trädgårdar, både i Sverige och utomlands.<sup>38</sup> De första järnvägsarkerna byggdes under 1800-talet då man ansåg att de offentliga parkerna kunde bidra till att öka representativiteten i en stad. Karl Johans park i Norrköping, som stod färdig 1860, är ett exempel på detta. Parken bildade tillsammans med hotell, skjutsinrättning och järnvägsstation en stadsdel med en tydlig inriktning på det offentliga livet.<sup>39</sup> Knut Forsberg utformade en plan för promenader i Norrköping som anlades i etapper mellan 1850-talet och 1920-talet. I förslaget ingick även planen för Karl Johans park, som skulle placeras mellan Norra Promenaden och Karl Johans torg som länge varit en central mötesplats i staden och där skjutsinrättning och stadshus låg. Forsberg hade tänkt sig en monumentalbyggnad mitt för parken och denna tanke förverkligades då järnvägsstationen invigdes 1867 på denna plats.<sup>40</sup>

De äldre järnvägsarkerna anlades ofta enligt den tyska stilen, med träd i ytterkanterna och buskar och häckar i den inre delen. Ettåriga växter var dock den främsta dekorationen. I början av 1900-talet ersattes ofta en del ettåringar av perenner och man började använda mer barrträd, till exempel silvergran, blågran och lärk, men även blommande buskar till exempel syren, silverbuske, ölandstok, hagtorn, gullregn och snöbollsbuske. I de tidiga arkerna hade man haft ömtåliga remontanter och hybridrosor men de ersattes under 1900-talet av de tåligare arterna vresros, persisk gulros, äppelros och dagros.<sup>41</sup>

Under åren 1862 till 1872 var Olof Eneroth trädgårdsdirektör vid SJ. Han hade dessförinnan varit föreståndare för elevskolan vid Svenska Trädgårdsföreningen och skrivit många böcker om trädgården.<sup>42</sup> Eneroth hade under perioden 1845- 1868 företagit tolv utlandsresor, bland annat till Brasilien, Tyskland och England och han tog starka intryck av vad han såg, framförallt från England och han drog paralleller till



Figur 1 Stationsanläggning i Sollefteå, 1944.

Foto: Gösta Reuterswärd

<sup>38</sup> Klintborg Ahlklo (1992).

<sup>39</sup> Nolin (1999).

<sup>40</sup> Nolin (1999).

<sup>41</sup> Flinck (1994).

<sup>42</sup> Hermelin-Jungstedt (1989).

svenska förhållanden.<sup>43</sup> De planteringar som tillkom under hans tid vid SJ bidrog i hög grad till det växtintresse som vid denna tid tog sin början. SJ hade plantskolor över hela landet och under 1930-talet blev man en av Sveriges största trädgårdsodlare. På stationernas representativa framsidor planterades rikligt med blomsterrabatter.<sup>44</sup> Eneroth hade även ansvar för odlingsmarken vid tjänstebostäderna som hade en liten trädgård och man nyttjade ofta även obebyggd mark vid sidan av spåren för odling. Varje banvakt fick 6-10 fruktträd, bärbuskar och rabarber eller fläder och ett köksland för potatis och grönsaker hörde ofta till. Till prydnad anlade man även bersåer och perennrabatter i tjänstebostadens trädgård. Frön och plantor av ettåriga växter delades även ut varje år.<sup>45</sup>

En av trädgårdsdirektörerna under 1900-talet var Gösta Reuterswärd som tillträdde posten år 1938. Tolv år senare, år 1950, hade två tredjedelar av de cirka tretusen järnvägsparkerna gjorts om enligt hans anvisningar. Reuterswärd strävade efter att skapa moderna uterum för vardagsbruk och de skulle vara till för både resenärer och bofasta. Han ville visa allmänheten hur man med enkla medel kunde skapa en trevlig trädgård.<sup>46</sup> Reuterswärd hade ett socialt engagemang där trädgården och parken ingick som centrala komponenter i folkhemsidén. Han ville nå ut med den tidens uppfattning om trädgårdens utformning och sprida den folkliga trädgårdskulturen och intresset för prydnadsväxterna genom de stationsmiljöer som han skapade.



Figur 2 Järnvägsträdgård från Vansbro, Dalarna. Foto: Gösta Reuterswärd

---

<sup>43</sup> Nolin (1999).

<sup>44</sup> Hermelin-Jungstedt (1989).

<sup>45</sup> Flinck (1994).

<sup>46</sup> Flinck (1994).

Enligt Eva Gustavsson vid institutionen för landskapsplanering, SLU i Alnarp, fanns inom SJ sedan tidigt 1860-tal en tradition av folkbildnings- och trädgårdsideal. Med Reuterswärd kom dock ett intensivt moderniseringsarbete igång och järnvägsparker-na skulle vara förebilder för den mindre privatträdgården med dess nya inriktning på rekreation och prydnad.<sup>47</sup> I hans järnvägsparker fanns många drag av nyklassicism men under påverkan av modernismen infördes mer naturliga och informella drag och Reuterswärd utgick främst från modernismens naturromantiska sida, som karaktäriserade 1930- och 1940-talens svenska trädgårdskonst. Detta gav honom utlopp för den blomsterglädje han kände. De tidigare ettåriga utplanteringsväxterna ersattes till stor del av perenner.<sup>48</sup>

Reuterswärd strävade efter att anlägga platser karaktäriserade av en fri naturlighet men med hantverksmässiga och romantiska drag. Den öppna och lugna gräsmattan hade stor betydelse i hans anläggningar och trädens och buskarnas placering var noga uttänkt med tanke på rumslighet och utblickar.<sup>49</sup> Han skapade ofta små oaser med ett par bänkar bland blommorna. Dessa var avsedda för resande men även för den mindre ortens invånare då denna plats ofta var den enda gröna samlingsplatsen i samhället.<sup>50</sup>

På de större stationerna, som antagligen avsågs vara mer representativa, infogades ofta sittplatserna i ett stramare mönster med klippta häckar, långa perennrabatter, fyrkantiga dammar och raka gräskanter. De mindre stationernas parkanläggningar hade ofta en mer informell karaktär där en bänk placerades i skuggan av ett träd eller invid en spalje. Dammen hade ofta en oregelbunden karaktär eller var ersatt av ett fågelbad. Perennerna kunde återfinnas i ett stenparti, intill sittplatsen eller i kanten av ett buskage. Enligt Gustavsson låg den här tidens stationsmiljöers största attraktionsvärde i de färgglada rabatterna.<sup>51</sup> Dessa rabatter krävde dock en stor arbetsinsats som i längden blev kostsam. Idag består rabatterna oftast av ettåriga utplanteringsväxter.<sup>52</sup> All speciell trädgårdsverksamhet inom SJ avvecklades 1972. Därefter skulle varje lokalchef svara för underhåll och tillsyn av trädgårdsanläggningarna inom ramen för sina resurser, vilket gav planteringar av blygsam omfattning.<sup>53</sup>

Förutom de praktfulla parkerna och stationsträdgårdarna använde SJ vegetation även på annat sätt. Man anlade skyddsplanteringar bestående av buskar och träd längs med banorna för att skydda mot snö, eld, bläst och även för att dämpa gnistregnet från tågen. På utsatta ställen planterades träd för att med sina rotsystem stärka banvallen och där man genom utbyggnaden hade förfulat naturen planterades till exempel lupiner, rosor eller ginst för att dölja såren. Träden kring stationsbyggnaden skulle skydda i händelse av brand. Under 1940- och 50-talen förlorade antagligen linjeplanteringarna sin funktion då man började använda starkare el- eller dieseldrivna lok som hade rejäla snöplogar och inte sprutade så mycket gnistor.<sup>54</sup>

---

<sup>47</sup> Gustavsson (2000b).

<sup>48</sup> Gustavsson (2001).

<sup>49</sup> Gustavsson (2000a).

<sup>50</sup> Hermelin-Jungstedt (1989).

<sup>51</sup> Gustavsson (2000a).

<sup>52</sup> Hermelin-Jungstedt (1989).

<sup>53</sup> SJ (1986).

<sup>54</sup> Klintborg Ahlklo (1992).



## 2.4 Stationsområdets ekologi

Naturen i staden kan se ut på många olika sätt. Enligt C. Philip Wheeler, doktor vid Manchester Metropolitan University i Storbritannien vid avdelningen för Environmental and Geographical science, kan naturen delas upp i den seminaturliga, jordbruksanknutna, boendeanknutna samt den förfallande marken. Till den seminaturliga räknas skog, park, stränder och våtmarker och till jordbruksresterna räknas ängar, lundar, dammar, häckar och diken. De naturområden som är knutna till människans boende kan vara trädgårdar, idrottsplatser, kyrkogårdar, reningsverk och till och med byggnader. Till den förfallande marken räknas gammal industrimark, stenbrott och tippar.<sup>55</sup> Det är antagligen till den sistnämnda kategorin som järnvägsmark bör räknas.

### 2.4.1 Ekologin i staden

Det urbana grönområdet är ofta en sträng miljö karaktäriserad av knapp tillgången på vatten och näring, små habitat, frånvaron av naturliga vegetationslager samt många införda arter. De arter som klarar att överleva sådana förhållanden har ofta speciella egenskaper.<sup>56</sup> Ofta är det gröna i tätorterna fragmenterat med små, uppsplittrade, störda ytor med problem i form av kanteffekter, spridningssvårigheter och barriäreffekter. Viktiga faktorer för den biologiska kvaliteten är förstås bebyggelsens och vägnätets utformning och utbredning.<sup>57</sup>

Den biologiska mångfalden i tätorten beror bland annat på hur nätverket av gröna områden ser ut, på grönyternas storlek och hur de hänger samman, inom tätorten och med det omgivande landskapet. Naturen i tätorten är inte artrikare än annan natur och det är få arter som är specifika för städer och tätorter. Det tätortsnära grönområdet är dock viktigt eftersom det är vardagsmiljön för många människor.<sup>58</sup>

De gröna områdena i staden kan liknas vid öar i ett hav. De större ytorna har rum för fler arter och det är större chans för arter att överleva en längre tid på platsen. Om en ö ligger långt ifrån andra öar som fungerar som källor av tänkbara kolonisatörer har den generellt sett färre arter. En ökad exploatering av grönområden i staden ger en ökad fragmentering av det gröna och rörelserna mellan öarna kommer att minska och öarna kommer därmed att innehålla färre arter. Små ytor ska dock inte avfärdas eftersom de kan fungera som spridningskorridorer och bidra till de större habitatens diversitet.

Graden av kommunikerbarhet via ett nätverk av ”stepping stones”, småbitar av natur som ligger inom nåbara avstånd, samt via korridorer är viktigt för arters och individers spridning. Exempel på korridorer kan vara vägkanter, järnvägsbankar och flodstränder. Dessa påverkas dock mycket utifrån av vinden, användningen av bekämpningsmedel med mera. Ju bredare korridoren är desto fler arter finns där, men även artens spridningssätt spelar in för om den kommer att använda korridoren. Grodor och fåglar har exempelvis helt olika sätt att förflytta sig i landskapet.<sup>59</sup>

Vägkanter, som i viss mån kan vara jämförbara med järnvägens bankar, innehåller olika slags mikrohabitat, från de mer intensivt skötta nära vägen till de mindre skötta

---

<sup>55</sup> Wheeler (1999).

<sup>56</sup> Wheeler, (1999).

<sup>57</sup> Malmö Stad (2003).

<sup>58</sup> Tallhagen Lönn (1999).

<sup>59</sup> Wheeler (1999).

längre bort. Detta innebär att vägkantens totala artrikedom är större än om hela vägkanten skulle skötas på ett likartat sätt.<sup>60</sup> I och med att vägkanten hävdas och att den har en mager jordmån kan det på mer solbelysta ytor uppstå en ängslik växtlighet. Den största skillnaden mellan vägen och järnvägen, bör vara att järnvägen behöver en bank fri från organiskt material och vilket innebär att växtligheten finns på ett större avstånd än vad den gör längs med vägen.

Wheater säger att urbana grönytor sköts utifrån två skäl; för att behålla eller förbättra naturvårdsvärden eller för att möjliggöra för människor att använda ytorna. Många habitat är naturligt föränderliga, till exempel kommer gräsmark att övergå till buskmark om man inget gör, och det krävs därför kontinuerlig skötsel för att behålla gräsmarken. Urbana grönytor har många användningar och fungerar inte bara som natur utan de är även viktiga för människors rekreation och de har även en pedagogisk funktion. De utsätts ofta för stark stress eftersom de används i stor utsträckning, för att de sköts intensivt eller är förorenade.

Enligt Wheeler har existerande habitat med en kontinuitet av skötsel, ofta en större artdiversitet än nyetablerade. De är också relativt stabila och kan innehålla lokalt sällsynta arter. Ett bra exempel på detta är kyrkogårdar. Växt- och djurlivet gynnas framförallt om gräset inte gödslas utan sköts som äng och slås ett par gånger per år, men inte för tidigt på sommaren eftersom fröna behöver få tid att mogna och spridas. Man bör även förlägga skötseln så att man undviker att störa arter vid förpuppning, ruvning, parning mm. Djurlivet kan även gynnas genom att man riktar användningen bort ifrån ömtåliga ytor genom att använda sig av buffertzoner. Detta kan till exempel ske i form av bryn där mjuka övergångar skapas mellan det slutna och öppna landskapet, så att störningarna minskar.<sup>61</sup>

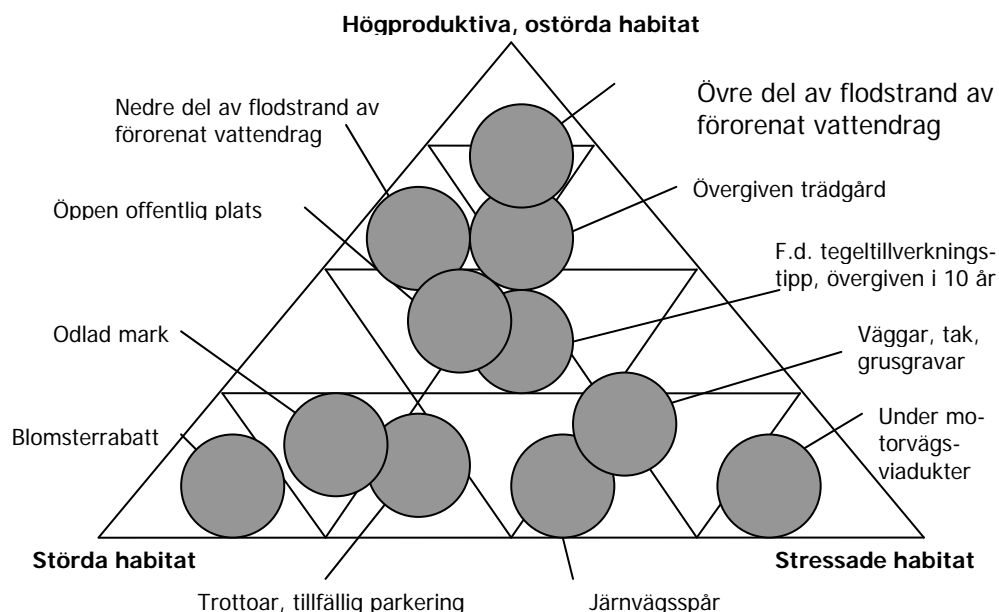
Centralt belägen mark i den större staden är ofta attraktiv för exploatering i form av bebyggelse vilket innebär att man sällan finner öppna grönytor i stadskärnan, och om då oftast i form av parker. Den industriella tillväxten har dock lett till att det finns mer och mer övergiven mark eftersom fabriker i centrala lägen flyttar eller läggs ned. Dessa nyligen tillgängliga ytor är ofta förorenade, störda och fragmenterade. Jorden på dessa platser kan vara förorenad och kompakterad, ha låga halter av organiskt material, näringsämnen och vatten vilket gör den oattraktiv för många växter. Klimatet i staden skiljer sig även från det omgivande landskapets. I staden är det mindre blåsig, mer nederbörd, högre temperatur, en lägre fukthalt i jorden på grund av god dränering och större turbulens.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Wheeler (1999).

<sup>61</sup> Wheeler (1999).

<sup>62</sup> Wheeler (1999).



Figur 3 Illustration av diversiteten av växthabitat som kan finnas i städer. Fritt efter Gilbert (1989) s. 16. Som man kan se befinner sig järnvägsspår mellan störda och stressade habitat. Stress är att växterna utsätts för ogynnsamma omgivningsfaktorer till exempel köld, stark värme, vattenbrist, näringsbrist eller gift.<sup>63</sup> Störningar ökar konkurrensen och därmed ökar chansen för att nyintroducerade arter ska överleva. Störningar kan till exempel vara hårt slitage eller brand.<sup>64</sup>

#### 2.4.2 Järnvägens ekologi i staden

Där människor vistas och verkar uppstår olika typer av miljöer med öppen jord där konkurrenssvaga arter kan påträffas. Ruderatmarkerna är ofta tillfälliga miljöer som försvinner när markanvändningen ändras. Denna slags mark kan till exempel vara upplag av schaktmassor, jordhögar, eller områden i hamnar och kring industrier och byggplatser. Arter som brukar betecknas som ogräs påträffas på ruderatmarker, men även en lång rad arter som är nyintroducerade i Sverige.<sup>65</sup> Enligt Nationalencyklopedin är ruderatmark skräpmark, mark i närheten av bebyggelse, till exempel avstjäpningsplatser, gator, hamnar, bangårdar och ladugårdsbackar, som är rika på i första hand kväveföreningar.<sup>66</sup>

Järnvägen är ett välkänt spridningsmedium för nya arter, redan 1876 kom i Tyskland en av de första redogörelserna för introduktion av främmande arter via järnvägstrafik.<sup>67</sup>

Som man kan se i figuren ovan befinner sig järnvägsspår mellan störda och stressade habitat. Stress är att växterna utsätts för ogynnsamma omgivningsfaktorer till exempel köld, stark värme, vattenbrist, näringsbrist eller gift.<sup>68</sup> Störningar ökar konkurrensen och därmed ökar chansen för att nyintroducerade arter ska överleva. Störningar kan till exempel vara hårt slitage eller brand.<sup>69</sup> Järnvägen innehåller flera kon-

<sup>63</sup> Nationalencyklopedin, band 17 (1995).

<sup>64</sup> Gilbert (1989).

<sup>65</sup> <http://linnaeus.nrm.se/flora/veg/ruderat.html>.

<sup>66</sup> Nationalencyklopedin, band 16 (1991).

<sup>67</sup> Gilbert (1989).

<sup>68</sup> Gilbert (1989).

<sup>69</sup> <http://linnaeus.nrm.se/flora/veg/ruderat.html>.

trasterande habitat; spåret, stickspåret, den grova överbyggnaden av stenkross, bankar, skärningar och murar.

*Överbyggnaden* måste ha en god dränering vilket innebär att den utgörs av mycket grovt material samt att det inte får finnas något organiskt material inblandat. Detta betyder att man aktar sig för att låta växter etablera sig vilket skulle bidra till att organiskt material anrikades i överbyggnaden.

*Stickspåret* är ett stressat, torrt, näringsfattigt habitat men har låga störningar jämfört med huvudlinjen. Det är ofta mer avlägset beläget än huvudlinjen vilket innebär mindre trafik och mindre besprutning. Dessa faktorer gör det möjligt för växter, främst ettåringar, tvååringar och kortlivade perenner, att etablera sig kortvarigt här. Man har även funnit djursamhällen på dessa platser. Stickspåret kan närmast jämföras med sanddynen även om antalet främmande arter är mycket högre på stickspåret.

*Skärningar* kan ha en hög artrikedom. I skärningar är det mer näringsrikt och fuktigare än på annan järnvägsmark och här finns många främmande arter och även trädgårdsväxter. *Bankar* däremot är torrare och kan vara öppna artrika gräsmarker. I både skärningar och på bankar finns större möjligheter för djurlivet än på andra delar av den urbana järnvägsmarken även om dessa platser inte brukar vara så populära bland fåglar. Artrikedomen är högre på godsbangårdar än på huvudlinjer.<sup>70</sup>

Ett par år efter att ett spår övergivits eller besprutning upphört kan det koloniseras av opportunistiska ettåriga växter, och en långsam succession mot torr skogsmark med lågt pH tar sin början. Väl-dränerade ytor med neutralt pH kan vara öppna i många år med främst lågväxande arter. Successionens hastighet beror på tillgången till frö. I städer är tillgången sämre så där går igenväxningen långsammare än på landsbygden.<sup>71</sup>

### 2.4.3 Järnvägens miljöproblem

Lars Berggrund på Banverket skriver i ”Järnvägen och miljön” i *Järnvägen 150 år – 1856-2006* att i det förindustriella samhället låg produktionen nära konsumtionen och därmed låg miljöpåverkan nära miljöeffekten. Idag har vi istället fått komplexa, globala och osynliga miljöproblem. Mot slutet av 1920-talet hade industrialiseringen brutit igenom och man hade börjat upptäcka många följdproblem och under 1950- och 60-talen uppmärksammades föroreningen av luften och vattnet alltmer. År 1952 kom den första naturvårdslagen och Naturvårdsverket bildades 1967. Miljöskyddslagen kom 1969. Naturresurslagen trädde i kraft 1987 där det uttryckligen formulerades att man skulle sträva efter att ta hänsyn till både samhällsekonomi och den långsiktiga hållbarheten och man ville prioritera kretsloppstänkandet och hushållningen med naturresurser. År 1998 kom även Miljöbalken<sup>72</sup>

I och med delningen av SJ 1988 då Banverket bildades började man från SJ:s sida mer och mer ta itu med miljöfrågorna och miljökraven i lagstiftningen har ständigt skärpts. Jämfört med andra transportslag har järnvägen rimliga miljöeffekter men järnvägsanläggningen är mycket stor och därmed blir dess totaleffekt även stor.<sup>73</sup>

---

<sup>70</sup> Gilbert (1989).

<sup>71</sup> Gilbert (1989).

<sup>72</sup> Berggrund (2005).

<sup>73</sup> Berggrund (2005).

Det finns många exempel på järnvägens negativa effekter på miljön. I och med järnvägens elektrifiering var man tvungen att gräva ner telekablarna som bestod av koppartråd i en mantel av bly, senare i en mantel av plast. Även om linjen senare lades ner blev ofta blykablarna kvar i banvallen och idag beräknas det finnas 30 000 ton inom järnvägen varav 99 procent finns i kablarna. Det finns en mycket liten risk för spridning. Även slitaget på bansystemet yttrar sig negativt. Tusentals ton av rälsen nöts ner varje år och det är främst järnet som sprids. Även koppar från kontaktledningarna nöts bort: 150 ton per år.

Läckaget i form av diesel och hydraulolja från fordonen bör också räknas in i de negativa effekterna. Man använder till stor del fortfarande träslipers impregnerade med kreosot, som är stenkoltjära, även om man även infört betongslipers. Ett stort problem är markföroreningar från äldre impregneringsanläggningar. Sedan 1940-talet har SJ använt bekämpningsmedel istället för manuell röjning av banvallen, bland annat använde man en tid Hormoslyr, vilket man efter protester på 1970-talet bytte ut. Idag används Roundup och man har kunnat minska mängden bekämpningsmedel beroende på noggrann dosering och placering. Buller från järnvägen är ett allvarligt problem, vilket man motverkar bland annat genom bullerplank och treglasfönster men även genom helsvetsade räler som minskar bullret från tågen.<sup>74</sup>

Alla transporter har en negativ miljöpåverkan men relativt sett har järnvägen en låg energiförbrukning. Järnvägsanläggningen förbrukar stora mängder material men å andra sidan är de ett begränsat antal och de är lätta att återanvända eller återvinna. Överlag sett är järnvägen energisnål.<sup>75</sup>

## 2.5 Stationsområdets sociala funktion

Den sociala funktionen hos en plats är ett vitt begrepp som kan innefatta många aspekter och återfinnas på många planeringsnivåer, från det stora och övergripande ner till det lilla och detaljerade.

Det är ett nationellt mål att samhället ska vara tillgängligt för alla, men vår fysiska och mentala förmåga samt ekonomi och andra faktorer påverkar hur tillgängligt det egentligen är för oss. Tillgänglighet kan sägas vara möjligheten att ta del av något eftersträvänsvärt och kan förutom vår förmåga även vara beroende av närhet och nåbarhet. Närhet kan innebära att det är lätt att ta sig till målet med olika färdssätt. Den ökade rörlighet som bilen ger har dock även ofta inneburit att närheten har förlorats eftersom man med bilen klarar av ökande avstånd till service, i både stad och landsbygd. En fjärdedel av hushållen saknar dock bil och för dem har ofta närheten till servicen minskat.<sup>76</sup> Ur järnvägsplanerarens synvinkel är det därför viktigt att det är lätt att ta sig till stationen även med kollektivtrafik, till fots eller på cykel.

Tillgänglighet finns även i den mindre skalan. Många har svårt att ta sig fram om markbeläggningen är ojämn eller om det är en uppförsbacke. Det kan även upplevas som jobbigt att passera en bred gata som då kommer att fungera som en barriär för framkomligheten. Om man är synskadad behöver man tydliga skyltar och markbe-

---

<sup>74</sup> Berggrund (2005).

<sup>75</sup> Berggrund (2005).

<sup>76</sup> Boverket (2002).

läggning för att framkomligheten ska underlättas.<sup>77</sup> Tillgänglighet kan även handla om trygghet. Om en plats är överblickbar och belyst upplevs den ofta som tryggare och det är speciellt viktigt att entréer och hållplatser är överblickbara och belysta. Gångtunnlar och gångbroar ökar ofta rädslan för att bli utsatt för brott och man kan istället välja att korsa vägen eller järnvägsspåren.

Grönska och andra stadsbyggnadselement som förskönar staden kan samtidigt öka trafiksäkerheten och tryggheten genom att medverka till att förändra människors beteende i trafiken. På motsatt sätt kan otydlig skyltning, markering och dålig sikt skapa riskfyllda trafiksituationer. Generellt bör nischer, hörn och vegetation undvikas där någon kan gömma sig. Det bör även finnas möjlighet till alternativa vägval i situationer som kan kännas otrygga, till exempel i en gångtunnel.<sup>78</sup> Alla dessa faktorer är viktiga att ha i åtanke vid gestaltning av stationsmiljöer. Det är vanligt att planskilda korsningar förordas på grund av säkerhetsskäl. Många känner sig dock otrygga då de använder en gångtunnel eller gångbro och väljer hellre att gå över spåren. Järnvägs- miljö har i det fallet blivit mer osäker.

Även om järnvägens betydelse för stadens sociala liv har minskat så har tågresa- ndet ökat. Det totala antalet tågresor ökade under 1990-talets slut men medelresläng- den har varit oförändrad.<sup>79</sup> Utifrån detta kan anas att pendlingen har ökat medan fjär- resandet kanske har minskat.

Järnvägsstationen är en entré till staden eller orten och det är viktigt att den är in- bjudande utformad för att fler ska lockas att ta tåget. Det är också viktigt att besöka- ren lätt kan hitta vidare in i samhället ifrån stationen och att sambandet mellan staden och stationen är tydligt. Många stationer är knutpunkter mellan många olika trafikslag och det är viktigt att ett eventuellt byte sker enkelt. Stationen är en naturlig mötes- plats och den bör kunna vara utformad för att man ska kunna stanna till. Det är ock- så viktigt att det finns service i anslutning till stationen.

Stationsparken kan vara en del av ett samhälles grönstruktur och ett stort tillskott för resenären. Människor väljer allt oftare boende efter hur attraktiv en stad är och det finns tydliga samband mellan tillgången på gröna områden och människors hälsa, upplevelsen av stress och barns utveckling. Parker och natur är även viktiga för den biologiska mångfalden och stadens kulturella identitet, för luftkvaliteten och för dag- vattenhanteringen. Parken är även en av våra viktigaste offentliga mötesplatser och den är särskilt viktig för barn, äldre och funktionshindrade som inte har så stor ak- tionsradie.<sup>80</sup>

Wheater påpekar att det är sällan människor vill färdas längre än en kilometer för att ta sig till ett grönområde och man använder ofta grönområden för någon slags fy- sisk aktivitet, till exempel träning eller avslappning, för att njuta av naturen, iaktta djurlivet eller se på utsikten. En del personer upplever dock otrygghet eller oljud från andra besökare, och problem med underhåll i form av nedskräpning och slitage.<sup>81</sup>

Stationshuset har funnits på platsen under flera generationer och blivit en viktig del av många människors vardag och det vittnar även om gångna tiders liv och lev-

---

<sup>77</sup> Boverket (2002).

<sup>78</sup> Boverket (2002).

<sup>79</sup> Boverket (2002).

<sup>80</sup> Boverket (2002).

<sup>81</sup> Wheeler (1999).

nadsmönster som få andra byggnader kan göra och har alltså även en pedagogisk uppgift att fylla förutom den identitetsskapande.

## 2.6 Omdaningar av före detta stations- och industriområden

Omvandlingar av tidigare industrimark sker idag i många städer på grund av att industrier flyttar ut från centralare lägen och lämnar efter sig vad som kan te sig som en ödemark. Många av dessa områden har även en förorenad jord. Detta gäller även många järnvägsområden och stora spårområden används inte längre av järnvägstrafiken därför att det inte längre finns behov av stora ytor för omlastning av gods. Något som man speciellt ska ha i åtanke vid omdaningar av spårområden är att järnvägens behov kan förändras och att man återigen kan ha användning för dessa områden.

Mycket talar för att trenden mot ökande utglesning av staden har vänt. Enligt Louise Nyström vid Blekinge Tekniska Högskola, Sektionen för teknokultur, humaniora och samhällsbyggande, kan man urskilja en rad samverkande faktorer som talar för en koncentration av bebyggelsen genom att utnyttja före detta industrimark och annan gråmark för nybyggnation. Många städer ställer om till en postindustriell eller kunskapsbaserad ekonomi där befolkningen har andra behov. Man antar att många attraheras av ett stadsboende nära kultur, stadsliv, bra skolor och bra bostäder.<sup>82</sup> Förtätning av staden och småskalig blandning av verksamheter är även bra ur ett hållbarhetsperspektiv. Detta sparar mark, vatten och luftresurser, energi och tid samt ger en bättre social integration.<sup>83</sup>

Rebecca Krinke nämner flera sätt att närma sig en plats som varit föremål för industriell verksamhet som ska omdanas. Ett sätt är att utgå från platsens ekologi och söka integrera platsen i det omgivande landskapet. Ett annat är att vilja visa på det mänskliga i platsen och betona dess historia.<sup>84</sup>

Krinke nämner Robert Smithsons konstverk av jord, skulpturer och skrivande som inspirerade många på 1960- och 70-talen. Smithson kritiserade konstens kommersialisering och att natur och kultur ses som motsatser och ville att konsten skulle vara det som förde ekologin och industrin samman. Han ville betona att naturen är en process och inte ett sceneri. Krinke tar även upp Peter Eisenman som talade om palimpsest som är som ett manuskript som man skrivit på många gånger och där äldre skrift kan syns under den nyare. Platsen kan ses som en palimpsest och dess historia är inte linjär utan i form av olika lager.<sup>85</sup> Krinke hävdar att Smithson och Eisenman inspirerat många omdaningar av äldre industrimark där man inte längre ser marken som en trög massa eller handelsvara utan som ett dynamiskt nät av levande system och i senare projekt har man ofta velat göra dessa processer synliga och söker bygga ett landskap som ifrågasätter dikotomin mellan natur och kultur respektive historia och nutid.<sup>86</sup>

---

<sup>82</sup> Nyström (2001).

<sup>83</sup> Nyström (2001).

<sup>84</sup> Krinke (2001).

<sup>85</sup> Krinke (2001).

<sup>86</sup> Krinke (2001).

Den lokala kulturen – hur människor ser på området – är viktig för hur lyckad återanvändningen av mark och byggnader blir. Satsningarna måste därför förankras lokalt. Platser som visar på hur förändringar skett över tid och som har tydliga sammanhang har god utsikt till framgång.<sup>87</sup> Det är lättare att finna en ny användning för byggnader som är mindre, ligger centralt i staden och som har ett arkitektoniskt erkänt värde än stora byggnader i stadens periferi.<sup>88</sup>

Pietro Raffone påpekar att en stor risk ligger i att stadsdelar eller byggnader blir skamfylade eller får dåligt rykte och vandaliseras. Det är svårt att återställa ett dåligt rykte, både psykologiskt och ekonomiskt.<sup>89</sup> Ewa Bergdahl påpekar även faran med ”fasadarvsplanering”, där planeringen har en instrumentell och ytlig karaktär. Bevarande handlar inte bara om byggnaderna och husen, det handlar även om människan. Byggnadernas funktioner och innehåll, deras användande och våra personliga upplevelser av en miljö är minst lika viktiga delar av de kulturhistoriska värdena.<sup>90</sup>

### **Hantering av förorenad jord**

Vad är egentligen föroreningar? Wheeler definierar föroreningar som förekomster i miljön av biprodukter från människans aktiviteter som kan påverka människors hälsa, samhället, en annan art eller ett önskvärt habitat på ett negativt sätt. I urbana miljöer kan de miljömässiga konsekvenserna av föroreningar bli allvarliga. Under första halvan av 1900-talet var urbana vattenmiljöer starkt förorenade men sedan dess har föroreningar från hemmen och industrin reducerats även om eutrofieringen och försurningen har ökat. Eutrofieringen har ökat på grund av utsläpp av avloppsvatten samt utsläpp från urbana källor av nitrat och fosfat.<sup>91</sup> Enligt Nationalencyklopedin är eutrofiering en utveckling mot mer näringsrika förhållanden oavsett om detta beror på en naturlig utveckling eller om förhållandena har orsakats av människan.<sup>92</sup>

Industrimark är ofta förorenad och det kan röra sig om många olika föroreningar. Det traditionella sättet att handskas med förorenad mark är att gräva upp den och lägga den på tipp eller att inkapsla den med asfalt eller betong. Ett nytt sätt att handskas med detta problem är att låta växter rena marken på plats. Växterna kan ta upp eller stabilisera föroreningar, vilket är ett billigare och mer miljöanpassat sätt.<sup>93</sup> Det är en ökande trend inom miljöindustrin mot att erkänna den roll som naturliga processer spelar i att begränsa spridningen av föroreningar. När denna trend utvecklas kommer naturliga processer att integreras med mer konventionella metoder, till exempel att gräva upp den förorenade jorden för att ta hand om föroreningar.<sup>94</sup>

Kolonisering av växter och djur på oanvänd industrimark sker kontinuerligt, men det går långsamt för många arter att etablera sig. Om man ska plantera nya växter är det en fördel att använda sig av sådana som förekommer lokalt eftersom det är en större chans att de klarar sig eftersom de är anpassade till platsens betingelser. Gammal industrimark påverkar oftast växternas tillväxt på ett negativt sätt. Jorden är ofta

---

<sup>87</sup> Isacson (2001).

<sup>88</sup> Isacson (2001).

<sup>89</sup> Raffone (2001).

<sup>90</sup> Bergdahl (2001).

<sup>91</sup> Wheeler (1999).

<sup>92</sup> Nationalencyklopedin, band 6 (1992).

<sup>93</sup> Jackson (2001).

<sup>94</sup> Carman (2001).



kompakterad och vattnet blir därför stående och därmed minskar syretillgången för rötterna. Den syrefattiga miljön påverkar däremot sådana mikrober som tar upp nitrater på ett positivt sätt vilket innebär att näringsinnehållet i jorden minskar. Om jorden däremot är för lös kan erosion från vind och vatten istället ske.

Enligt Wheeler är lösningen på både kompakterad och för lös jord att låta växter etablera sig, antingen naturligt eller genom plantering. Rötterna bryter upp den hårda jorden men binder den alltför lösa jorden, ökar halten av organiskt material och förbättrar den vattenhållande förmågan. Jorden kan även vara dålig på grund av att det översta jordlagret schaktats bort och med det har också de flesta näringsämnen försvunnit. Här kan man till exempel gödsla eller plantera kvävefixerande växter till exempel klöver. Kvävefixerande bakterier lever på dessa växters rötter och omvandlar atmosfäriskt kväve till nitrater som växter kan ta upp. Detta löser dock inte brister på andra näringsämnen.<sup>95</sup>

## 2.7 Exempelstudie

Det finns otaliga exempel på genomförda omdaningar av industriområden eller järnvägsområden där man kan lära sig av hur andra har gått till väga för att förvandla en nedgången och sliten plats till en tillgång för staden. Omvandlingarna kan, som i fallet med Emscher Park i Ruhrområdet i Tyskland, röra sig om en förändrad skötsel och syn på platsen, men det kan även handla om en total ombyggnad som ger området en helt ny funktion, till exempel de ombyggnationer av äldre stationsområden till resecentra som idag sker i många svenska städer.

### 2.7.1 Samtida svenska omvandlingar av stationsområden till resecentrum

Järnvägsparkens historia har berörts tidigare i examensarbetet men samtidens omvandling av många svenska stationsområden till resecentrum har ännu inte tagits upp i någon nämnvärd omfattning.

Stationsområdet har förändrats successivt genom tiden, från ståtlig eller mer trädgårdslig parkmiljö, till att under 1900-talet mer och mer bli en nyttobetonad yta där man betonade rationaliteten framför allt men som tyvärr ofta resulterade i en splittad omgivning. Stationsmiljön var tidigare SJ:s ansvar men i och med Banverkets bildande 1988 övergick ansvaret på flera aktörer, bland andra kommunerna, fastighetsbolaget Jernhusen och Banverket.<sup>96</sup>

Det är inte bara järnvägsmiljön som förändrats utan även våra resmönster. Numera vistas man oftast inte någon längre tid på stationsområdet, utan det som prioriteras är den snabba förflyttningen inom stationen. Det som ofta eftersträvas i senare ombyggnationer av stationer till resecentrum är flytande övergångar mellan yttre och inre rum och idealet är en mer upplöst byggnadsstruktur. Man eftersträvar även att städa upp i de ofta ”övermöblerade” rummen, en följd av att element tillkommit lite då och då utan att man har betraktat helhetsintrycket. Nu söker man snarare gestalta

---

<sup>95</sup> Wheeler (1999).

<sup>96</sup> Gustavsson (2005).

ett sammanhållet ”trafikflödesrum” och man vill införliva intilliggande ytor till att bli en naturlig del i stationsmiljön.<sup>97</sup>

I dag har rangeringen centraliserats till ett fåtal platser i landet. Oftast sker det ingen omlastning; lastningen sker direkt hos tillverkare eller leverantör och godset körs direkt till sin slutdestination. Detta innebär att många bangårdar innehåller fler spår än vad som behövs och att många lastkajer bli överflödiga. Det finns dock inget som säger att det inte skulle kunna ske en återgång till lokal rangering och småskalighet, vilket man bör hålla i åtanke då man exploaterar tidigare bangårdar.<sup>98</sup>

Ett exempel på ett nyligen förändrat stationsområde är Lunds station som byggdes om mellan 1993 och 1996 och som kan anses vara ett gott exempel från en mer samtida, svensk stationsgestaltning. Landskapsarkitekt var Sven-Ingvar Andersson.

Två långa, raka, utdragna gångstråk som går från Bantorget i söder och från Clemenstorget i norr möter varandra framför stationshuset och förankrar stationsområdet i staden. Träd i grupper om fyra är utplacerade längs med stråken och cyklarna är bortstädade och gömda bakom murar. Kantstenen har tagits bort och markmaterialet begränsats till smågatsten och granithärlar.<sup>99</sup>



Figur 4 Lunds stationsområde, av Sven Ingvar Andersson, foto Thorbjörn Andersson, Arkitektur 3/2004

<sup>97</sup> Gustavsson (2005).

<sup>98</sup> Bergkvist, muntligt (2006-04-13).

<sup>99</sup> Andersson (2004).

### 2.7.2 Ruderatparker

Det är inte alltid aktuellt att bygga stora, påkostade anläggningar i form av resecentra. På mindre orter kan det handla om mindre förändringar för att möta den nya tidens förutsättningar. Här kan det snarare röra sig om hur man hanterar ytförminskningen då spår inte används längre och de resande behöver vänta på perrongen.

Enligt Niall Kirkwood, professor vid Department of Landscape Architecture vid Harvard, är ”brownfields” (på svenska ungefär brunmark eller ruderatmark) övergiven eller mindre använd industriell eller kommersiell plats där nyutveckling komplicerats på grund av verkliga eller upplevda föroreningar.<sup>100</sup>

Omvandlingar av gamla och slitna platser kan ges formen av en ”ruderatpark”, vilket man ser i de kommande exemplen. Vad är då en ruderatpark? Landskapsarkitekten Mattias Gustafsson föreslår i sitt examensarbete *4:e naturens parker – tillvaratagande och utveckling av ruderatmarkens rekreativa och pedagogiska värden* en definition på termen ruderatpark, nämligen; ”ruderatmark använd som park där ruderatmarkens egenskaper och karaktär medvetet utnyttjats som konstruktivt element”.<sup>101</sup>



Figur 5 Vy över Landscape Park Duisburg- Nord, från <http://www.arch.hku.hk/teaching/cases/duisburg/photo/nat06.jpg>

### 2.7.3 The Leftover Land Project

I artikeln ”Wilderness or Park?” beskriver landskapsarkitekten Jörg Dettmar hur man genom *The Leftover Land Project*, som är en del i projektet Emscher Park IBA, försöker förbättra levnadsförhållandena i Ruhrområdet genom att skapa ett attraktivare landskap. Ruhrområdet har varit den största industriella regionen i världen. Nu försvinner dock industrin från området och naturen är på väg att återta marken. Man hoppas att genom att skapa attraktivare boendemiljöer ska man kunna konkurrera bättre med andra europeiska städer.<sup>102</sup>

<sup>100</sup> Kirkwood (2001).

<sup>101</sup> Gustafsson (2001).

<sup>102</sup> Dettmar (1999).

Jörg Dettmar framhåller att det är en stor risk att den mystik som de boende i området förknippar med en plats kan gå förlorad i en storskalig omdaning som har blivit det vanliga tillvägagångssättet. I *The Leftover Land Project* ville man därför sträva efter att inte lägga ner mycket pengar, att göra ett litet ingrepp och att vara noga med att inte förstöra mystiken på platsen. Den lösning man såg var en ”kontrollerad utveckling”.

Man valde ut tre områden som låg i anslutning till bostadsområden men som man inte ville bygga på, där marken var förorenad och där det fanns spår av den svunna industriepoken. Man vill ta tillvara den unga, naturligt utvecklade skog som fanns och man anställde därför skogsvaktare. De skulle sköta skogen men också ha en pedagogisk roll där man uppmuntrade besökare att bekanta sig med platsen och man tillät till exempel kojor och brasor i viss utsträckning.

Projektet omfattade tre områden: Alma, som blev ett naturreservat; Zollverein, där skulptören Ulrich Rückriem ställde ut fem stenblock som med sin stränga form utgör en skarp kontrast mot den vilda omgivningen; Rheinelbe, för vilken konstnären Herman Prigann skapade tio skulpturer som ska skildra förvandling och förändring i material, form och lokalisering.<sup>103</sup>

#### 2.7.4 Landskapsparken i Duisburg-Nord

Även Duisburg-Nord-parken ligger i Ruhrområdet och blev till genom initiativ från Emscher IBA som ville göra området attraktivt för nyinvesteringar. I Emscherdistriktet har kol-, järn- och stålindustrierna lämnat efter sig ett bisarrt landskap.<sup>104</sup> Denna plats var fylld av vad som kan anses som problem. Här låg tidigare ett stålverk och floden Emscher rinner igenom området, förut i form av avloppskanal, men efter ombyggnad i en mer renad form. En motorväg delar platsen i två delar, mängder av järnvägsspår genomkorsar parken och det fanns även många ledningar och kablar av olika slag. Därtill var jorden till stora delar förorenad. Industriell verksamhet förekom här fram till 1985 och total rivning var utesluten på grund av kostnaderna.<sup>105</sup>



Figur 6 Cowper Place i Landscape Park Duisburg- Nord. Fotografi ur Kirkwood (2001), s. 153.

Landskapsarkitekten Peter Latz vann år 1991 tävlingen för det drygt 200 hektar stora området. Det vinnande förslaget var praktiskt att genomföra och man kunde lämna kvar mycket av de befintliga industriella strukturerna och den uppvuxna vegetationen.<sup>106</sup> Målet för parken var en ekologisk förnyelse av en gammal industrimark.

<sup>103</sup> Dettmar (1999).

<sup>104</sup> Latz (2001).

<sup>105</sup> Diedrich (1999).

<sup>106</sup> Diedrich (1999).

Man ville använda de fortfarande existerande fragmenten av den industriella verksamheten som del i parkens design men man ville inte bevara strukturerna som ett museum utan man strävade efter att ge dem ett nytt liv. Parkens ovanliga gestaltning lockar många besökare vilket kan betyda att människor dras till okonventionella miljöer.<sup>107</sup>

Ett viktigt mål var att bevara platsens atmosfär av förfall. Man ville även att de olika stegen i succession hos växtligheten skulle finnas representerade med till exempel björk, olika sedumarter och tistlar. De gamla järnvägsbankarna beslöt man att behålla och kallade det för järnvägspark. Den kanaliserade floden Emscher togs tillvara och blev grunden för en vattenpark. Det förorenade vattnet ledde man ner i ett underjordiskt rör. En del av den förorenade jorden var man tvungen att avlägsna, annan förorenad jord kunde man täcka över och försegla. Idag förekommer ett stort antal aktiviteter på platsen, till exempel klättring, dykning och vardagsnyttjande av parken. Skötseln består huvudsakligen av röjning och av gräsklippning.<sup>108</sup>



Figur 7 Piazza Metallica ur Latz (2001)

---

<sup>107</sup> Krinke (2001).

<sup>108</sup> Diedrich (1999).



### 2.7.5 Naturpark Südgelände i Berlin

I området Schöneberg i södra delen av Berlins innerstad ligger naturparken Südgelände. Den omfattar 18 hektar och var mellan åren 1912 och 1980 en rangerbangård. Under 1930-talet var den en av Tysklands största arbetsplatser inom järnvägen med 360 anställda men den började avvecklas på 1950-talet. På 1980-talet började man planera en ombyggnation och vid det laget hade det utvecklats en säregen natur på platsen som var väl värd att bevara i det annars naturfattiga området av Berlin. På 1990-talet gjordes en inventering varvid det konstaterades att en tredjedel av området bestod av gräsmark och två tredjedelar av sluten skogsmark, med bland annat björk, asp och robinia. Totalt fanns där 366 växtarter, 26 häckande fågelarter och 12 arter av däggdjur. Sedan 1999 är den naturskyddad.

ÖkoCon & Planland var det kontor som omgestaltade området, tillsammans med konstnärgruppen ODI-  
OUS. De gamla strukturerna var viktiga inslag i designen, till exempel fyllde man gamla järnvägsspår med grus så att stigar bildades och man byggde även 600 m gångbroar av stål-galler som går 60 cm ovan mark för att skydda den ömtåliga floran från slitage. På en del ställen har man slätter för att förhindra igenväxning. Konstgruppen tillförde installationer på utvalda platser.<sup>109</sup>



Figur 8 <http://www.gruen-berlin.de/sued/Gestaltung/index.php>

### 2.7.6 The High Line i New York

Ifrån den upphöjda The High Line, som har gått från att vara järnvägslinje till att vara en offentlig promenad, har man utsikt över Hudsonfloden och kan beundra Manhattans berömda siluett. Den nuvarande sträckningen är mellan Penn Station och Hudson River Park. På 1930-talet dominerades området av industrier och transporter men nu har fabrikerna och lagren omvandlats till konstgallerier, ateljéer, affärer, restauranter, museer och bostäder.<sup>110</sup>

The High Line är en numera nedlagd, upphöjd järnvägslinje som ligger på West Side på Manhattan. År 1847 gavs tillstånd till



Figur 9 The High Line idag.  
[http://www.thehighline.org/images/gallery\\_sternfeld.html](http://www.thehighline.org/images/gallery_sternfeld.html)

<sup>109</sup> <http://www.gruen-berlin.de/sued/Gestaltung/index.php>

<sup>110</sup> [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)

att bygga en järnvägslinje på gatunivå längs med West Side. Det kom dock att inträffa så många olyckor att man år 1929, inom the West Side Improvement Project, beslöt att bygga The High Line. Den var 21 km lång och gick från 35th Street till St. Johns Park Terminal. Den byggdes genom kvarteren snarare än i utkanten av dem, och anslöt direkt till fabriker och lagerlokaler. På 1950-talet ökade lastbilstrafiken vilket ledde till att järnvägstrafiken på The High Line minskade. På 1960-talet revs delar av banan. Tåg slutade helt att trafikera banan på 1980-talet och år 1991 revs ännu en del. År 2002 beslöt man att göra den upphöjda banan till en offentlig plats och året därpå inleddes en öppen tävling om hur området skulle utformas.<sup>111</sup>

### ***Förslaget***

Tävlingen om järnvägslinjens utveckling vanns av Field Operations och Diller Scofidio + Renfro, som påpekade att The High Lines unika karaktär inte fick förvanskas. Det betonades att den ska vara tillgänglig för alla oavsett rörelseförmåga, ålder eller annat, och att det ska vara lätt att ta sig upp på den från gatan. Man ska även kunna känna sig trygg, vilket skulle kunna åstadkommas med fria siktlinjer, strategisk belysning och genomskinliga byggnadsmaterial. Järnvägslinjen är nu sparad i sin egenskap av funktionell struktur men inte som en relik.

Genom att locka besökare kommer det att skapas en koppling till den roll som The High Line spelade i New Yorks utveckling. Man strävar även efter att dra besökare till områdets gallerier, konstverk och installationer. När det gäller ekologisk uthållighet vill man använda uthålliga material och uthållig byggnadsteknik vid konstruktionen. Även skötseln ska vara ekologiskt hållbar. Växtmaterial ska vara robust och inhemskt. Man vill minimera behovet av konstbevattning och genom att ta vara på regnvattnet kan man senare använda det för bevattning. The



Figur 10 The High Line idag.  
[http://www.thehighline.org/images/gallery\\_sternfeld.html](http://www.thehighline.org/images/gallery_sternfeld.html)



Figur 11 The High Line idag.  
[http://www.thehighline.org/images/gallery\\_sternfeld.html](http://www.thehighline.org/images/gallery_sternfeld.html)

<sup>111</sup> [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)

High Line kommer att anläggas i etapper.<sup>112</sup>

### ***Planteringsförslaget***

Planteringsförslaget har utformats av Piet Oudolf, en välkänd holländsk landskapsarkitekt som ofta använder perenner i stora, offentliga planteringar. Han betonar speciellt betydelsen av årstidsvariationer, doft, färg och textur i de valda växterna. I förslaget till The High Line inspirerades han av den flora som uppstått på platsen under de år som järnvägstrafiken legat nere.<sup>113</sup>



Figur 12 Vy över The High Line  
<http://www.thehighline.org/design/plantingdesign.html>,  
20070303



Figur 13 Bild från Oudolfs planteringsförslag,  
<http://www.thehighline.org/design/plantingdesign.html>

---

<sup>112</sup> [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)

<sup>113</sup> <http://www.thehighline.org/design/plantingdesign.html>



### 3 ANALYS

Målet med mitt examensarbete är att undersöka hur man kan förhålla sig till den mindre stationens utveckling. Idag finns ofta inte lika mycket liv och rörelse kring stationen i det lilla samhället som det fanns förr, men det finns ändå mycket att vinna på att hålla stationsmiljön attraktiv för resande och boende på orten.

Överbliven mark kan ha en unik atmosfär av förfall och förgångenhet, som Jörg Dettmar påpekar i det inledande citatet. Denna atmosfär är ofta känslig för ingrepp och förändringar, men i vissa fall kan det av olika skäl vara önskvärt att ingripa i förfallet. Anledningarna kan vara många, till exempel föroreningar i marken som måste tas om hand, eller allmänna krav på att platsen behöver snyggas upp, bebyggas eller omvandlas till strövområde. Varje plats är unik, och som Dettmar påpekar, har även den överblivna platsen en alldeles speciell karaktär som kan vara värdefull att ta till vara vid en omvandling.<sup>114</sup> På en punkt kan man dock inta en kritisk hållning gentemot Dettmars citat. Han menar att för att kunna uppskatta en sliten och nedgången plats speciella skönhet måste betraktaren bortse från sin kunskap om de byggnader och strukturer som finns där, och så att säga befläckar denna skönhet, och endast betrakta dem som former. Jag menar att det kan vara svårt att bortse från denna kunskap om platsens historia och från sina uppfattningar om vad som är tilltalande i en miljö. Det kan vara så att det är just *kunskapen* om platsens historia och kultur som förhöjer upplevelsen.

#### 3.1 Järnvägsstationens ande

En god hjälp när det gäller att ta reda på vad som utmärker en plats är begreppet *genius loci*, platsens ande. Ingen plats är den andra lik och det kan vara värdefullt att utveckla en miljö med utgångspunkt i dess ande. Christian Norberg-Schulz menade att arkitekturens uppgift är att ta tillvara och framhäva platsens ande och det som naturligt skapar denna är platsens historiska utveckling.<sup>115</sup> Det som kan vara knepigt är att platser inte är konstanta utan faktiskt förändras över tid, genom naturliga processer och även med hjälp av människan. Denna komplexitet kan göra det svårt att förstå hur en plats har utvecklats. Vad har tillkommit vid vilken tidpunkt och i vilket sammanhang? Peter Eisenmans term palimpsest kan vara till hjälp då man vill förstå en

---

<sup>114</sup> Dettmar (1999)

<sup>115</sup> Norberg-Schulz (1999)

plats utveckling och dess ande. Palimpsest liknas vid ett manuskript på vilket man skrivit ett flertal gånger varvid det bildats många lager av delvis överlagrad text. Detta manuskript liknas då givetvis vid en historisk miljö där man kan iaktta lämningar från olika tider som bildar lager på lager av arkitektur och naturliga strukturer, men där även mycket försvunnit vid olika ombyggnationer.<sup>116</sup> Vid en omgestaltning av en sådan miljö kan det vara värdefullt att ta tillvara och bygga vidare på dess ande eftersom detta kan tillföra mycket för användaren, både genom rikare estetisk upplevelse av en intressant, historisk miljö men det kan även ge intellektuell stimulans då man visuellt och på plats kan iaktta de historiska förändringar som ägt rum.

### 3.2 Stationsområdet som kulturmiljö

Det historiska arvet är en del av vårt samhälle och det är viktigt att ta tillvara det vid ombyggnationer eftersom historiska platser kan bidra till människans identitet och trygghet. För att känna en koppling till sin omgivning är det även viktigt att de historiska miljöerna brukas aktivt även om det innebär att det historiska innehållet förändras. De stationsmiljöer som byggdes under SJ:s glansperiod var ofta stolta byggnadsverk som hade stor betydelse för orten och det är därför viktigt att de tas tillvara för att bidra till vår kunskap och känsla för ortens identitet. Det är inte bara stationsbyggnaden som är kulturhistoriskt intressant, utan även järnvägsparken som ibland spelade en viktig roll i många samhällen och förtjänar att uppmärksammas. Det är dock inte alltid möjligt att de används för järnvägsändamål. Om byggnaden inte används för biljettförsäljning eller som väntsal kan den kanske



Figur 14 Stinsen i Veberöd, 1951. Foto: Kvällsposten

användas som bostad eller butik. Det är dock intressant om det historiska sammanhanget är tydligt, att det syns att byggnaden en gång varit stationshus. Detta kan skapa en större förståelse för ortens historiska sammanhang.

Frågan om autenticitet är komplex när det gäller järnväg eftersom den kontinuerligt har förändrats och förbättrats vad gäller tekniken och det finns därför många förändringslager. Detta är för övrigt något som gäller de flesta äldre landskap och trädgårdar, de har förändrats och byggts om under lång tid och vid en eventuell restaure-

<sup>116</sup> Krinke (2001)

ring måste man alltid fråga sig till *vilken* tid man ska restaurera. Inför sådana frågeställningar finns det många faktorer att ta hänsyn till, till exempel vilken epok som var den för platsen mest utmärkande, vilken typ av anläggning det är möjligt att sköta rationellt idag och andra ekonomiska faktorer.<sup>117</sup>

Platsens historia är något som ofta inspirerat vid tidigare omdaningar av industriområden, till exempel Landskapsparken i Duisburg-Nord, där man, även av ekonomiska skäl, valde att behålla de tidigare strukturerna men gav dem nya funktioner. Den här parken lockar besökare från när och fjärran, till stor del genom sin speciella utformning som tilltalar mångas fantasi.

Det kan vara till fördel att ta hänsyn till den platsens ande vid en omgestaltning av en gammal stationsmiljö. Det är viktigt att resenären känner att denne har anlänt till en specifik plats och arkitekten kan därför till exempel låta lokala material komma till tals eller använda traditionella byggmetoder vid uppförande av exempelvis väderskydd. Det finns pedagogiska skäl till detta förfarande men även praktiska och ekonomiska skäl. Till exempel kan äldre räls sparas, även om den inte används aktivt idag för att ge en bild av hur det kan ha sett ut förr. Det är dock inte uteslutet att det kan komma att ske ännu en omstrukturering av järnvägen då det kan finnas behov av att återigen ta gammal bangårdsmark i anspråk för godstrafik.



Figur 15 Bild från Piet Oudolfs planteringsförslag för The High Line, New York, <http://www.thehighline.org/design/plantingdesign.html>

### 3.3 Stationsområdet som en del av grönstrukturen

Stationsområdet kan även vara en viktig del i grönstrukturen, även om det inte utgör vad man vanligtvis brukar kalla grönområde. Det är ofta störda och stressade områden i och med att de ofta är besprutade, jorden innehåller lite näringsämnen, lite vatten och är hårt kompakterad. Vanligtvis är platsen även mer eller mindre frekvent trafikerad. Stationsområdet har dock sina ekologiska funktioner som, beroende på orten, kan vara viktiga att ta tillvara. I en större stad där det finns liten tillgång till grönområden kan dessa obebyggda områden vara viktiga livsmiljöer för en del arter men de kan också fungera som korridorer eller så kallade ”stepping stones” som växter och djur använder för att förflytta sig vidare.<sup>118</sup> Vid en eventuell omgestaltning ska man vara noga med att se på hur man kan tillgodose dessa krav i framtiden, så att viktiga ekologiska funktioner inte förstörs. I den mindre orten kan däremot stationsområdets ekologiska funktion vara begränsad eftersom det där troligtvis finns större

<sup>117</sup> Hidemark (1991)

<sup>118</sup> Wheater (1999)

tillgång på grönområden som ofta har lämpligare växtbetingelser. Det är dock inte uteslutet att järnvägsområdet kan tillhandahålla för orten unika kvaliteter och man ska inte utesluta att det har betydelse och innebär en ökning av den totala artrikedomen på orten. I de fall ett järnvägsområde överges kan det vara öppet i många år, även om det inte hävdas, beroende på vatten- och näringstillgång. I så fall kan det uppstå ett artrikt växtsamhälle av lågväxande, örtartade växter.<sup>119</sup>

Stationsområdets gröna aspekt kan även vara av stor vikt för människan. Det är väl känt att grönområden är mycket viktiga för vår trivsel och i de fall järnvägsområdet innehåller gröna miljöer kan de vara betydelsefulla för vår rekreation och vårt välbefinnande.

Vid omdaningar av gamla industriområden är det viktigt att planerna är väl förankrade lokalt, och att värdefulla byggnader kan återanvändas, både av kulturhistoriska skäl men även ur ekonomisk synvinkel. Det är även fördelaktigt att plantera växter för att få bättre jord och ett stabilare ekosystem.

Man ska dock inte glömma den upplevelsemässiga aspekten som finns på dessa platser. Det är något alldeles speciellt med äldre industrimark som börjat återgå till sitt naturliga tillstånd. Det här är ett citat ur *När tiden byter fot – en resa genom det väst-svenska rostbältet* som jag tycker illustrerar denna process:

Överallt hittar det vilda en liten nisch. Där asfalt och betong sökt inkapsla allt i sina fyrkanter och släta ytor, spirar överallt ett oförutsägbart, okontrollerat liv. Åsynen av detta liv är på något egendomligt sätt uppmuntrande. Livet går trots allt vidare. Människan var här och rumsterade om en tid, men nu återgår allting till en gängse ordning: det blir vinter, och det blir vår på nytt. Allt förblir sig likt, och allt blir nytt igen.<sup>120</sup>

### 3.4 Sociala faktorer på järnvägsstationen

Det är viktigt att stationen är tillgänglig för alla. Tillgänglighet kan handla om att det är lätt att nå och angöra stationen med olika färdssätt men det kan också handla om att det ska vara lätt att hitta på stationsområdet. Det kan därför vara bra att samordna bussar och tåg och se till att övergången kan ske enkelt och smidigt, samt att det är lätt för taxibilar att stanna nära entrén och att det finns gott om cykelparkeringar men även platser för bilar. Man måste dock alltid kunna känna sig trygg som oskyddad trafikant och fordonen får inte ta över platsen. Tryggheten under dygnets mörka timmar kan ökas genom god belysning och genom att området är lätt att överblicka. Tillgängligheten kan även översättas till en mer detaljerad skala där det handlar om fysiska hinder till exempel att nivåskillnader inte blir oöverstigliga svårigheter för den som till exempel är rörelsehindrad och att markbeläggningen är utan ojämnheter och gropar.

Gestaltningen ska dock inte bara handla om att undvika problem, den bör framförallt göra platsen inbjudande och trevlig, vilket naturligtvis kan handla om att den är tillgänglig för alla, men även om mycket mer. Det kan till exempel röra sig om stationens funktion som mötesplats vilket underlättas om det finns andra verksamheter som attraherar besökare och får dem att stanna till. Idag prioriteras inte vistelsen på stationen utan många ser den enbart som en transportsträcka. Om det på en mindre station även skulle finnas andra attraktioner, till exempel kafé, utställningsverksamhet

---

<sup>119</sup> Gilbert (1989)

<sup>120</sup> Nyström, Westlund & Rygielski (2001)

eller handel, skulle fler besökare dras till platsen och järnvägsstationen bli en mötesplats. Liv och rörelse på stationen skulle även påverka tryggheten positivt. En annan positiv faktor som skulle attrahera besökare är att synliggöra historien i arkitekturen, vilket kan ha både en identitetsskapande och en pedagogisk uppgift.

En tilltalande station är en ekonomisk tillgång för järnvägstrafiken, genom att göra området inbjudande lockas fler att resa med tåget.

### **3.5 Stationsområdet som ruderatpark**

En ruderatpark skulle kunna vara en lösning för många gamla järnvägsområden där det inte finns behov eller ekonomiska möjligheter till att skapa ett resecentrum eller att bebygga med allt vad det innebär. En mindre insats innebär oftast att man sparar mycket av det kulturella arvet och av platsens gamla själ, men det blir även en mindre kostnad för byggande. Den stora risken i det är sammanhanget är naturligtvis eventuella föroreningar. Om man väljer att inte gräva upp den förorenade jorden för sanering bör den tas om hand på annat sätt vilket måste avgöras från plats till plats. Möjliga lösningar är att kapsla in den, tillföra ett nytt jordlager ovanpå och plantera växter som kan rena jorden. Detta beror naturligtvis på vilken typ av förorening det är frågan om och i vilka mängder och vilken lösning man väljer, måste som sagt avgöras från fall till fall.

Det kan även vara önskvärt att använda de gamla byggnadsstrukturer som finns, vilket förutom att vara kulturhistoriskt intressant även skulle vara exempel på återanvändning och återvinning. Jag vill gärna påpeka att den historiska användningen av stationsområdet och de tekniska lösningarna för att handskas med föroreningarna är viktiga för den nya gestaltningen av platsen om man vill söka tillvarata dess ande. Man måste självklart se till att byggnaderna är säkra och att det inte föreligger några hälsorisker genom att de används.

Hur skulle då en ruderatpark på en mindre station kunna utformas? De äldre byggnaderna skulle kunna fyllas med nya aktiviteter för att bilda nya mötesplatser och göra stationsområdet attraktivare. Växterna i planteringarna skulle kunna väljas med inspiration från den lokala floran och utformas för att efterlikna deras naturliga växtsätt. Dagvattenhanteringen bör, om det är möjligt, ske på platsen så att det kommunala nätet inte belastas. Hur man löser dagvattenfrågan beror även på eventuella föroreningar. I de fall där det inte finns mycket föroreningar kan man se till att välja markbeläggning så att infiltrationen sker på plats. Planteringar och gräsytor absorberar mer nederbörd än hårdgjorda ytor och grus mer än till exempel asfalt.

Det viktiga är dock som jag påpekar genom hela uppsatsen att tillvarata platsens själ och utveckla den så att den passar in i det samhälle den är en del av. Platsens historia är något som ofta inspirerat vid tidigare omdaningar av industriområden och det finns inga skäl till att det inte skulle fungera även i den mindre skalan. Det finns även ekonomiska skäl till ett sådant val, de äldre strukturerna kan bevaras men få nya funktioner.

## 4 GESTALTNINGSFÖRSLAG

De förslag som här presenteras ska inte ses som generella lösningar för hur mindre stationer kan hanteras— idéerna kan inte appliceras på vilket stationsområde som helst. De ska snarare ses som inspiration till hur man kan hantera liknande stationer, och som försök till tillämpning av de tankar som beskrivits i teoridelen.

Jag har valt att använda mig av Gagnefs station med omnejd av flera orsaker. Idén till examensarbete uppstod då jag praktiserade på Banverket som då hade behov av idéer om hur mindre stationer kunde hanteras. Jag reste förbi Gagnefs station dagligen och konstaterade att den kunde vara ett bra exempel för att genomföra gestaltungsförslagen. Stationen är belägen i en ort där järnvägens verksamma ytor minskats ned och ingen annan verksamhet tagit över. Såvitt jag vet finns det heller inga direkta idéer om hur platsen ska disponeras. Stationsområdet växer igen och blir ”baksida” – en omark.

### 4.1 Banverkets dokument relevanta för gestaltning

#### 4.1.1 Banverkets arkitekturpolicy

Banverkets arkitekturpolicy ställer upp mål för hur verket ska behandla arkitekturfrågor och är viktig för allt arbete med gestaltungsfrågor rörande stationen och järnvägen.

- **”Järnvägen ska erbjuda positiva upplevelser.** Järnvägs miljön utgör en arkitektonisk helhet där alla ingående delar ska gestaltas med samma omsorg. God arkitektur ska prägla alla Banverkets byggnadsverk. Järnvägen ska formas i samspel med landskap och stad, så att resenärer och omgivning erbjuds positiva upplevelser i en vacker och väl fungerande miljö. Arkitekturfrågorna ska beaktas i alla skeden av planerings-, projekterings- och byggprocess och därefter i fortsatt skötsel och förvaltning.
- **God järnvägs miljö i stad och landskap.** Stationsmiljöns funktioner och estetiska egenskaper ska utvecklas utifrån järnvägsresenärens behov. God stationsarkitektur ska ses som ett medel att uppnå miljöer som präglas av god funktion, enkelhet, trygghet och stora skönhetsvärden. Järnvägens stela geometri, tekniska karaktär och livslängd gör att Banverket ska ställa stora

- **Konst i järnvägsmiljö.** Järnvägsmiljön som lämplig plats för offentlig konst ska alltid övervägas vid ny- och ombyggnadsprojekt. Konstnärlig gestaltning i järnvägsmiljöer ska integreras genom att det konstnärliga arbetet samordnas med övriga insatser.
- **Klotterfri järnvägsmiljö.** Järnvägsresenärer och omgivning har rätt att möta en hel, välskött och klotterfri järnvägsmiljö!<sup>121</sup>

#### 4.1.2 Gestaltningssystem inom Banverket

För att öka kvaliteten på de gestaltningssystem som tas fram inom Banverket har man utvecklat ett *Gestaltningssystem inom Banverket*, där man ger riktlinjer för hur gestaltningssystem bör hanteras. Man delar bland annat in projektets olika gestaltningsnivåer i stadsbyggnadsmässig, landskapsarkitektonisk, byggnadsarkitektonisk samt en nivå för utformning av utrustning och inredning.

Den stadsbyggnadsmässiga nivån omfattar hur stad och järnväg samverkar. I storstäder utvecklas komplexa transportsystem kring stationerna, med kommunikationer och kommers. I mindre samhällen kan järnvägen ge upphov till att det urbana mönstret förändras. Den landskapsarkitektoniska nivån behandlar förhållandet mellan spåret å ena sidan och natur- och kulturlandskapet å andra sidan. Denna nivå kan inbegripa detaljer såsom hur banan möter marken men även större frågor som grönsstruktur och landskapsbild.

Den byggnadsarkitektoniska nivån kan omfatta byggnaders kulturhistoriska värde men även mycket annat. När det gäller utrustnings- och inredningsnivån kan denna inbegripa frågor om tillgänglighet och tydlighet samt inredning i form av väntmöbler, väderskydd, skyltsystem och biljettautomater.<sup>122</sup>

De gestaltningssystem som man för fram berör tre områden:

- att tillföra kvaliteter, vilket innebär att man ska sträva efter att skapa miljöer som vi vill vistas i och att förändringen ska medföra nya värden till platsen,
- att kommunicera gestaltning som innebär att man ska säkra projektets förankring hos de övriga inblandade och redovisa och visualisera alternativa möjligheter för allmänheten och myndigheter, samt
- att öka konkurrenskraften. En god omgestaltning ska ge platsen identitet och ökar attraktionskraften för resenärer och boende på orten.<sup>123</sup>

---

<sup>121</sup> Banverket (2005).

<sup>122</sup> Banverket (2005).

<sup>123</sup> Banverket (2005).



## 4.2 Gagnefs station

Gagnefs kommun ligger i Dalarna. Öster- och Västerdalälven flyter samman vid Djurås som ligger i kommunen och nedströms Gagnefs tätort som ligger intill Österdalälven. Gagnefs station placerades där den kunde betjäna de tre byarna Gröntuv, Moje och Tjärna, varvid ett stationssamhälle uppstod.<sup>124</sup>



Figur 16 Gammelgården och Flottbron. Fotografier av författaren.

### 4.2.1 Inventering

Det finns ett flertal aspekter att ta ställning till då man betraktar ett samhälle, till exempel kulturhistoria, natur, sociala faktorer, kommunikationer och landskapsbild. Många av dessa aspekter har jag undersökt genom litteraturstudier men jag har även talat med en företrädare för Gagnefs hembygdsförening för att få en djupare förståelse för ortens historia. Jag har också genomfört en översiktlig inventering för att bättre förstå stationens sammanhang med orten samt en mer noggrann inventering av området kring stationen.

#### *Kulturhistoria*

När det gäller forntiden har man i Gagnef gjort enstaka lösfynd från sten- och järnålder samt funnit fyra järnåldersgravhögar och två gravrösen. Gagnefs kommun är dock i huvudsak bebyggd först under medeltiden. När det gäller järnframställningen är ett tiotal hyttplatser kända. Kyrkan av sten är till sina äldsta delar från 1200- eller 1300-talet. Den är ombyggd ett flertal gånger, bland annat 1771-72 då tornet tillkom. Över Österdalälven finns det en byggnadsminnesmärkt flottbro som är Sveriges längsta.<sup>125</sup>

#### *Natur*

Gagnef ligger i bergkullterräng med oregelbundna dalstråk. Bergkullarna är restberg från en tidigare jämn landyta i vilken dalgångar eroderats ut.<sup>126</sup> Jordarterna är främst morän på höjderna och lera i älvens dalgångar, men det finns isälvssediment längs

<sup>124</sup> Nordesjö, muntligt (2006-03-08)

<sup>125</sup> Nationalencyklopedin band 7 (1992)

<sup>126</sup> Hellbring (1996).



med Österdalälven, som rinner förbi tätorten Gagnef.<sup>127</sup> Öster- och Västerdalälven flyter nedströms Gagnef samman till Dalälven i Djurås vilket ligger i Gagnefs kommun. Längs med älvdalarna finns på en del ställen raviner. Älven omges av moränklädda och ofta skogsbevuxna höjder.<sup>128</sup> Bebyggelsen är främst lokaliserad till moränhöjderna eller på den tallbevuxna rullstensåsen.

### ***Siljansbanan***

Det har länge funnits en färdväg söderut från Siljansbygden och övre Dalarna som följt Österdalälvens dalgång ner mot Bergslagen och Mälardalen, och som därmed passerat Gagnef. Siljansbanan byggdes inte genom ödebygden utan detta var en sedan stenåldern befolkad jordbruksbygd. Järnvägen fick alltså en begränsad inverkan – de samhällen som man på andra ställen såg växa upp kring stationerna uteblev här till stor del.

I Gagnef låg kyrkan ett par kilometer från järnvägen och stationen låg ensam intill spåren, begränsad till ett par byggnader.<sup>129</sup> Från början planerade man att dra Siljansbanan mellan Borlänge och Insjön på östra sidan Mosjön, och man hade inte planerat att bygga en station i Gagnef. Efter förslag från invånare i Gagnef ändrade man dock sträckningen så att orten fick en station.<sup>130</sup>

Järnvägen mellan Gävle och Falun invigdes 1859 och järnvägen mellan Göteborg och Falun, via Borlänge, invigdes 1879. År 1881 bildades Siljans Järnvägsaktiebolag, och tre år senare hade man byggt en järnväg mellan Borlänge och Insjön för fortsatt trafik uppåt norra Dalarna. Rättvik fick järnväg 1890 men den drogs från Falun via Grycksbo. År 1891 hade man byggt järnväg hela vägen till Mora-Noret. Sedan dröjde det till 1914 innan det byggdes en bana som förband Siljansbanan med Rättvik via Leksand.

Vid mitten av 1960-talet lades trafiken mellan Rättvik och Falun ner. Alla tåg gick därefter mellan Mora och Borlänge och alltså via Gagnef. Borlänge blev år 1965 centrum för godstrafiken i Dalarna. Elektrifieringen skedde 1978 och istället för att hänga



Figur 17. Gagnefs stationshus på 1940- talet. Bild ur, Lars- Olof Lind *Siljansbanan- en historisk skildring*, (Stockholm, Leksand: Svenska Järnvägsklubben & Siljans Fartysförening, 1984).

<sup>127</sup> Hellbring (1996).

<sup>128</sup> Nationalencyklopedin, band 7 (1992)

<sup>129</sup> Lind (1984).

<sup>130</sup> Lind (1984).

kontaktledningarna i de vanliga stolparna av stål använde man istället tjärade trästolpar.<sup>131</sup>

Stationshuset i Gagnef byggdes om på 1940-talet och väntsalen fick då blyinfattade fönster i så kallad dalastil. Vid stationerna fanns förutom stationshuset även godsmagasin, bostadshus och avträden.<sup>132</sup>

### ***Kommunala planer***

I kommunens fördjupade översiktsplan från 1998 över Gagnefs tätort vill man bland annat att Gagnef ska utvecklas som arbets-, service- och bostadsort. Det finns ett fåtal mindre områden avsatta för nya bostadshus men inget för arbetsplatser. Man vill även att centrumfunktionerna ska stärkas öster om riksväg 70, i anslutning till Ica-butiken, som ligger nära stationen.<sup>133</sup>

### ***Sociala faktorer***

I Gagnefs kommun finns 10 000 invånare, varav cirka 1 100 bor i orten Gagnef. Enligt Nationalencyklopedin är arbetspendlingen inom Gagnefs kommun stor, en tredjedel får sin utkomst i en annan kommun, de flesta i Borlänge. Näringslivet i kommunen är småskaligt och det finns drygt 700 företag.<sup>134</sup> Enligt SCB var det cirka 2 200 personer som under år 2006 pendlade ut från Gagnefs kommun och bara drygt 600 som pendlade in i kommunen från andra kommuner vilket innebär att det är många som har kommunen som bostadsort men att färre av dem har den som arbetsplats.<sup>135</sup> Dessa siffror gäller kommunen som helhet och inte Gagnefs tätort men man kan dock anta att arbetspendlingen är stor även härifrån.

### ***Stads- och landskapsbild***

Bostadshusen i Gagnefs stationssamhälle och i Gagnefs kyrkby är till största delen enfamiljshus med trädgårdar men det finns även några flerfamiljshus. Den service som finns är bland annat skola, bank, kyrka, räddningsstation, kafé och livsmedelsaffär. Det finns även andra arbetsplatser utöver de ovan nämnda serviceställena. De platser som verkar fungera som samlingsplatser eller noder är livsmedelsaffären och korsningen vid Tegelbruksvägen och Back Pers väg, där banken ligger. Även järnvägsstationen kan fungera som mötesplats.

Som jag uppfattade det är de mest trafikerade vägarna, bortsett från riksväg 70, Ernst Hedlunds väg mot järnvägsstationen; Tegelbruksvägen, som tar sin början vid järnvägssamhället, går i en planskild korsning över riksväg 70, vidare genom kyrkbyn och fortsätter mot Leksand; samt Tallbacksvägen, som leder från Gagnefs kyrkby och ut till riksväg 70. Även Flottbrovägen är väl trafikerad (se karta s. 51).

---

<sup>131</sup> <http://www.jarnvag.net/banguide/Borlange-Mora.asp>.

<sup>132</sup> Lind (1984).

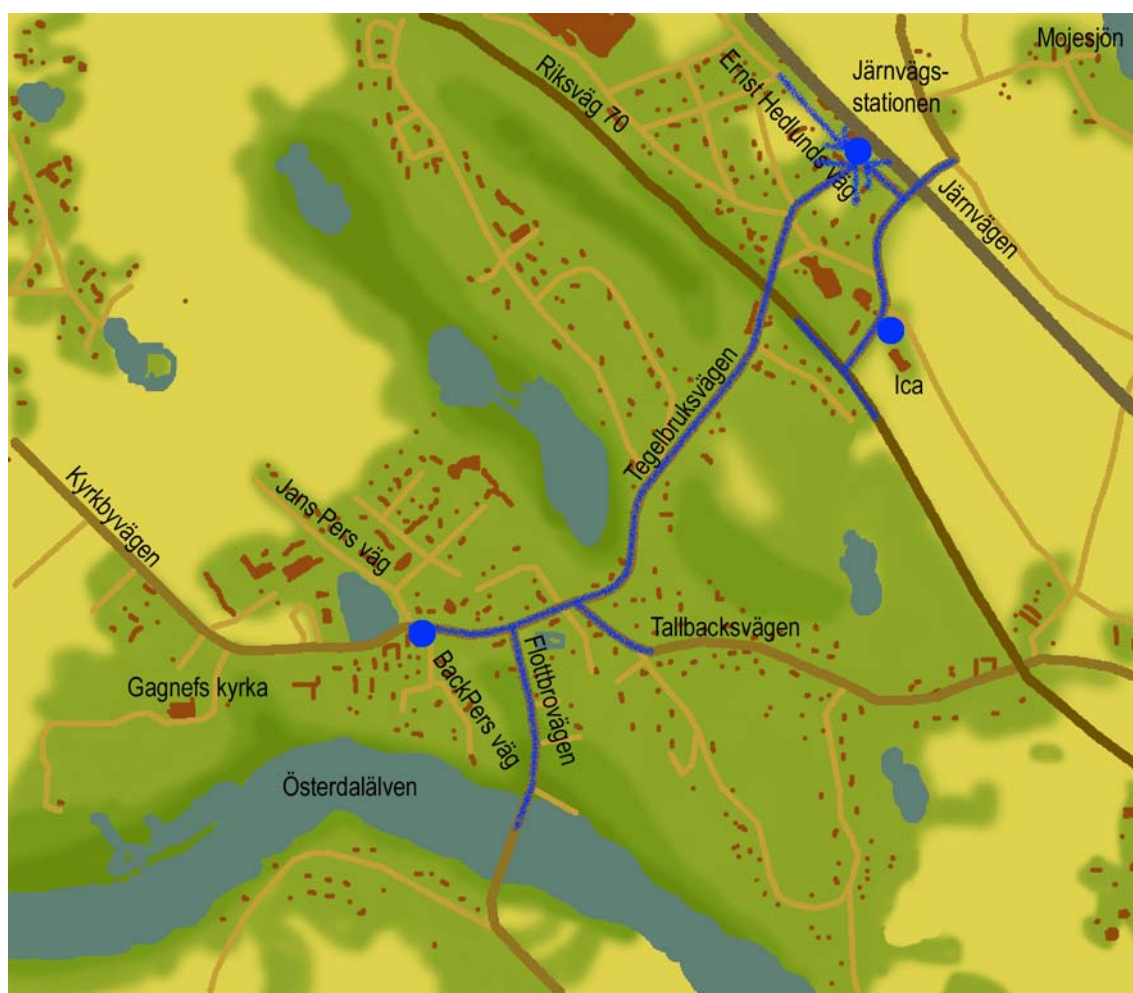
<sup>133</sup> Gagnefs kommun (1998).

<sup>134</sup> Nationalencyklopedin band 7 (1992)

<sup>135</sup> [www.gagnef.se](http://www.gagnef.se)

## Ekologi

Det som tidigare har beskrivits om stadens ekologi rör främst den större staden där grönområden är mer eller mindre en sällsynthet. Hur ser då den mindre ortens ekologi ut? Jag antar att man kan använda samma tankesätt där men med en viss modifiering. Naturområdenas betydelse i små orter är kanske mindre än i större städer men trädgårdarna, vägkanterna och andra öppna, hävdade ytor i tätorten kan erbjuda miljöer som saknas i omgivningen och som är viktiga för den större helheten. De gröna områdena i det mindre samhället kan också ha en stor betydelse för människors behov av rekreation och vila. När det gäller Gagnef, som jag kommer att ta upp som exempel, kan järnvägen, Österdalälven och riksväg 70 fungera som barriärer för djur, men även för människor. En planskild korsning över riksväg 70 blir en korridor, kanske främst för människor, men flottbron över älven används antagligen även av djuren.



Figur 18. Gagnefs kyrkby och stationssamhälle med viktiga målpunkter, blå punkter, och troliga stråk, blå pilar, till stationen.

### ***Stationsområdet***

Man anländer till stationen från Ernst Hedlunds väg söderifrån, från Ica-hållet, eller från nordost vid en av de två järnvägspassagerna som finns i trakten. Från Kyrkbyn anländer man på Tegelbruksvägen och via Ernst Hedlunds väg.

Mitt emot stationsbyggnaden finns röda flerfamiljshus i två våningar i trä med vita detaljer. Intill infarten till stationen finns en busshållplats. Det finns få parkeringsplatser för bilar men cykelstället verkar vara väl använt. De väderskydd som finns är ett ”plåtnätskyl” med en bänk, vilket verkar dåligt utnyttjat, eller ett rött och vitt lusthus som verkar vara mer använt av de väntande men även som samlingsplats för andra besökare. Slitytan på platsen är fint grus inramat av gräs. De träd som finns på platsen är främst björkar men det finns även två lönnar i nära anslutning till stationshuset.

Förutom det gula stationshuset, som har en gavel och en sida i en starkare, mörkare gul färg än resten av byggnaden, finns på området ett litet gult hus, två röda magasinsbyggnader av olika ålder och ett grått betonghus tillhörande Banverket.

Påstigning på tågen sker från en mittplattform som nås genom att resenären passerar genom en grind i ett stängsel och går över ett av spåren. Ifrån plattformen har man en fin utblick över odlingslandskapet åt nordost, husen i södra Moje och den barrskogsbeklädda höjden där bakom. Man kan dock inte se Mojesjön. Ifrån stationsplanen har man även en fin utsikt över odlingslandskapet och höjderna åt sydost.

Väntkuren och de övriga små byggnaderna verkar ha tillkommit utan någon egentlig gestaltningsmässig avsikt. Järnvägsstationen ger överlag ett ganska slitet och bortglömt intryck.



Figur 19 Gagnefs station. I medurs ordning: lusthuset, väntkur och cykelställ och stationshuset från två vinklar.



#### 4.2.2 Analys

Järnvägsstationen i Gagnef är möjligen en mötesplats redan idag men den skulle kunna utvecklas. Istället för att bara vara en plats där resenären kliver av tåget skulle stationen kunna bli en mötesplats för både resenärer och boende. I den fördjupade översiktsplanen påpekar kommunen att det vore önskvärt att centrumfunktionerna öster om riksväg 70 förstärks. Vad vore mer lämpligt än att detta skedde i anslutning till den gamla stationen? Stationshuset skulle kunna inhysa en kiosk eller ett kafé, verksamheter som skulle tillföra stationsmiljön mer liv. De två röda magasinsbyggnaderna skulle med fördel kunna inhysa någon kulturverksamhet, till exempel galleri eller utställning, vilket skulle locka besökare till Gagnef.

Järnvägsstationen är en av entréerna till samhället och det är viktigt att den utformas på ett tilltalande sätt så att fler fjärresenärer lockas att ta tåget till Gagnef. I dagsläget anländer tågresenären till utkanten av samhället och känslan av att gå in bakvägen är tydlig. Det kan vara svårt för en besökare att avgöra i vilken riktning centrala Gagnef ligger. En genomtänkt gestaltning skulle kunna hjälpa besökare att orientera sig. En karta på stationsområdet skulle även vara till stor hjälp.

En tilltalande gestaltning skulle även kunna få fler pendlare att använda tåget. Gagnefs stationssamhälle och kyrkby ligger inom gång- eller cykelavstånd, vilket innebär att tåget skulle kunna vara ett lämpligt färdssätt. Det är viktigt att det finns cykelparkeringar, gärna med tak som skyddar mot regn och snö på sadeln och låset. Det ska kännas tryggt att lämna sin cykel på stationen. Cykelställen måste därför vara rejält utformade och belysta.

Det vanligaste målet för arbetspendlare, Borlänge, ligger på ett avstånd av ca 2,5 mil. Det är därför troligt att de arbetspendlare som behöver ta bilen till stationen lika gärna tar den hela vägen till arbetsplatsen. Det finns idag ett fåtal parkeringsplatser för bil, och det kan finnas behov av fler. Det bör dock inte ske på bekostnad av cykelparkeringar. Detsamma gäller om arbetspendlaren behöver ta bussen för att komma till järnvägsstationen, dvs. det är troligare att denne tar bussen hela vägen till Borlänge, hellre än att byta färdmedel. Fjärresenärerna får dock inte glömmas bort. Busshållplatsen skulle därför behöva kopplas samman med stationen på ett bättre, framförallt tydligare sätt.

Vegetation har länge varit en naturlig del av järnvägsmiljöerna. Den är ofta viktig för trevnaden men den får inte orsaka att resenären upplever platsen som otrygg. Växtlighet bör därför placeras med omtanke om detta, och man bör även tillse att belysningen är god. De äldre träden i området bör om möjligt sparas, men de bör ses över för att kontrollera deras friskhet.

Perrongen är belägen bakom stationen och där har resenären fin utsikt mot åkrar, gårdar och en barrskogsbeklädd ås. Resenären är dock utsatt för väder och vind på perrongen och det vore lämpligt med ett väderskydd. Idag finns ett "lusthus" och en sliten väntkur på stationsområdet varav ingen är särskilt tilltalande. Ett eventuellt tillkommande väderskydd bör gärna vara genomskiktligt och försett med belysning för att öka tryggheten.

### 4.2.3 Programförslag

Jag har i det här examensarbetet fört fram ruderatparken som ett tänkbart alternativ vid omgestaltning av mindre stationer men även propagerat för att ta tillvara platsens ande. I tidigare presenterade exempel har man valt att lyfta fram den industrihistoriska epoken. Denna är dock inte representerad i någon större utsträckning i Gagnef och det är inte möjligt att direkt basera en omgestaltning på samma typ av struktur som använts i exemplen. De metoder och principer som man använde i de internationella exemplen är dock mycket användbara.

Vid min undersökning av Gagnefs stationsområde har jag funnit att de befintliga äldre strukturerna främst utgörs av stationshus och magasinsbyggnader, och det förekommer just ingen egentlig ruderatmark, bara gräsmark som är på väg att utvecklas. Det finns björkar, enstaka lönnar och syrener i området så det är möjligt att det en gång funnits en järnvägsplan eller trädgård. Denna var, om den fanns, antagligen utformad efter det tidiga nittonhundratalets ideal med blommande buskar, eventuellt någon perennrabatt och stenläggning och bänkar. På fotot av Gagnefs stationshus på sidan 49 kan man se att marken mellan byggnaden och spåren är täckt av grus.

Som jag påpekade i kapitlet om omdaningar av äldre stationsområden nämner Rebecca Krinke att det finns flera sätt att närma sig en plats som varit föremål för industriell verksamhet som ska omdanas. Ett sätt är att utgå från platsens ekologi och söka integrera platsen i det omgivande landskapet. Ett annat är att visa på de mänskliga spåren på platsen och betona dess historia.<sup>136</sup> I det fortsatta arbetet har jag valt att redovisa två alternativa gestaltungs-förslag baserade på Krinkes idéer. Det första förslaget grundar sig i den mänskliga historien på platsen och det andra förslaget utgår istället från tankar om ekologi, hållbarhet och naturlighet som de presenterats i de tidigare internationella exemplen.

Båda dessa utgångspunkter kan sägas ansluta sig till Norberg-Schulz idéer om platsens ande. Det historiska förslaget grundar sig på en gestaltning som utgår från platsens kulturhistoriska dimensioner för att skapa något nytt, utan att göra stora ingrepp i platsen.

Grundidén i det andra förslaget är platsens framtid, vad platsen är på väg att utvecklas till och vad den skulle kunna bli på egen hand, ett resonemang som baseras på tidigare framförda tankar om naturens återtagande av människans platser. Det finns ofta en stor fascination inför naturens livskraft, som man kan se i Duisburg-Nord där naturen börjat återta marken där det funnits ett stålverk och som idag lockar besökare från när och fjärran. Nyström, Westlund & Rygielski uttrycker liknande tankar i ett citat som även återfinns tidigare i uppsatsen:

Överallt hittar det vilda en liten nisch. Där asfalt och betong sökt inkapsla allt i sina fyrkanter och släta ytor, spirar överallt ett oförutsägbart, okontrollerat liv. Åsynen av detta liv är på något egendomligt sätt uppmuntrande. Livet går trots allt vidare. Människan var här och rumsterade om en tid, men nu återgår allting till en gängse ordning: det blir vinter, och det blir vår på nytt. Allt förblir sig likt, och allt blir nytt igen.<sup>137</sup>

---

<sup>136</sup> Krinke (2001).

<sup>137</sup> Nyström, Westlund & Rygielski (2001)

Innan jag går in närmare på de två alternativa gestaltningsförslagen vill jag ta upp ett par aspekter som är gemensamma för de båda förslagen.

Stationen är ofta viktig ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Många stationshus byggdes redan då järnvägen drogs genom orten, ofta under slutet av 1800-talet. Stationshuset i Gagnef har funnits på platsen under flera generationer och blivit en viktig del av många människors vardag och det vittnar även om gångna tiders liv och levnads-  
mönster som få andra byggnader kan göra och har alltså även en pedagogisk uppgift att fylla förutom den för orten identitetsskapande.

Jag vill återigen påpeka att järnvägsstationen är en entré till samhället och det är viktigt att den är inbjudande utformad för att fler ska lockas att ta tåget, som även påpekas i Banverkets riktlinjer för gestaltningsprogram<sup>138</sup>. Det är också viktigt att den besökande lätt kan hitta vidare in i samhället ifrån stationen och att sambandet mellan staden och stationen är tydligt. Många stationer är knutpunkter mellan många olika trafikslag och det är viktigt att ett eventuellt byte sker enkelt. Stationen är en naturlig mötesplats och den bör kunna vara utformad för att man ska kunna stanna till. Det är också viktigt att det finns service i anslutning till stationen.

I båda förslagen är det önskvärt att stationshuset och båda magasinsbyggnaderna rustas upp och inhyser någon verksamhet, till exempel kafé i stationshuset och utställning och/eller arbetsplatser i magasinsbyggnaderna. Utrymmena i magasinerna skulle kunna vara mycket estetiskt tilltalande genom sin höga takhöjd och historiska atmosfär, men även genom att de är lätt att nå med tåg, vilket gör dem lämpliga både för kulturell verksamhet och som till exempel kontorslokal för mindre företag. Stationsområdet skulle kunna bli en ny tillgång för Gagnef både socialt, estetiskt och ekonomiskt.

### ***Historisk förslag***

Jag vill inte försöka rekonstruera Gagnefs eventuella järnvägsträdgård, om det ens funnits någon. Jag vill hellre försöka göra en tidstypisk efterbildning vilket betyder att man nyskapar en tidstypisk trädgård med hjälp av historiskt källmaterial från olika trädgårdar från samma tid och av samma typ, enligt Flincks terminologi.<sup>139</sup> Tidstypiska efterbildningar behövs främst av pedagogiska orsaker för att kunna uppleva försvunna trädgårdar. Som Hidemark påpekar bör man alltid fråga sig till vilken epok man väljer att restaurera. Han frågar sig om inte vidareförandet av kunskap är viktigare än objektets värde i egenskap av dess form?<sup>140</sup> Han anser även att restaurering aldrig får bli en torr



Figur 20 Bild från Piet Oudolfs förslag för The High Line, <http://highline.org/design/plantingdesign.html>

<sup>138</sup> Banverket (2005).

<sup>139</sup> Flinck (1994).

<sup>140</sup> Hidemark (1996).

exempelsamling av fakta utan måste ges en samlad arkitektonisk helhetsverkan och ge en upplevelse av tid. Det finns inget sådant som en objektiv restaurering utan det handlar alltid om att göra val.<sup>141</sup>

En lämplig epok att använda sig av skulle kunna vara Gösta Reuterswårds tid vid SJ under 1930-, 40- och 50- talen. Detta har beskrivits som SJ:s guldålder. Reuterswård utgick främst från modernismens naturromantiska sida och han strävade efter att anlägga platser karakteriserade av en fri naturlighet men med hantverksmässiga och romantiska drag. Han skapade ofta små oaser med ett par bänkar bland blom-morna. Dessa var avsedda för resande men även för den mindre ortens invånare då denna plats ofta var den enda gröna samlingsplatsen i samhället. De mindre stationernas parkanläggningar hade ofta en mer informell karaktär där en bänk placerades i skuggan av ett träd eller invid en spalje. Perennerna kunde återfinnas i ett stenparti, intill sittplatsen eller i kanten av ett buskage.<sup>142</sup>

Med inspiration från Reuterswårds tid har jag placerat in en rabattyta med sittplatser mellan stationshuset och magasinsbyggnaderna så att den är lätt tillgängligt från båda håll och inte uteslutande betjänar stationen och den kan så att säga knyta ihop de båda områdena. Växtmaterialet består av äldre, hårdiga perenner som troligen användes i anläggningar av den här typen. Växterna kan utgöras av riddarsporrar, pioner, dagliljor, temynta, bergenia, flox och i de mer skuggade delarna stjärnflocka, astillbe, krollilja och funkia. Tänkbara lökväxter skulle vara narcisser och rysk blåstjärna. Med ryggen mot rabatten finns bänkar placerade på en stenbelagd yta av sandsten med överblick över gammaldags rosor med kantnepeta och lammöron som kantväxter. Om man lyfter blicken har man utsikt över jordbrukslandskapet norrut, mot Mojesjön. Markbeläggningen utgörs till största delen av stenmjöl, kantad av smågatsten mot gräs- och planteringsytorna.

Det gamla stationshuset bör renoveras, förslagsvis till det utseende det hade innan 1940-talet, se bild sidan 49. I anslutning till stationsbyggnaden finns ett väderskydd, med dörrar åt två sidor, och byggt i trä och glas, för att tillåta att man har uppsikt i alla riktningar. Det är placerat invid spårövergången och alldeles intill finns ett cykelstall med tak, även det tillverkat i trä. Färgsättningen ska passa till stationsbyggnadens utseende. På väderskyddets gavel bör en karta över Gagnef placeras så att besökaren lätt kan orientera sig. För att knyta ihop byggnaderna med perrongen finns en stenbelagd yta från stationsplanen och över spåret. På stationsplanen finns även parkeringsplatser för bilar. Det finns också parkeringsplatser vid magasinsen och framför dem finns pärlhagtornsträd för att ge blomning på våren och frukt på hösten. Man kan även förvänta sig att fåglar kommer att lockas till platsen av bären. Belysning är en viktig aspekt för trivsamheten och tryggheten och stationsplanen och väntkuren bör vara vackert och väl upplysta och det kan även anordnas belysning i parkdelen. Grinden som skiljer stationsplanen från spåren är ersatt av en automatisk bom. Gagnefs stationsområde skulle kunna bli en plats där resenärer, boende och arbetande i området kan sitta ner en stund och betrakta stationslivet i en grön omgivning som tar tillvara den historiska bebyggelsen.

---

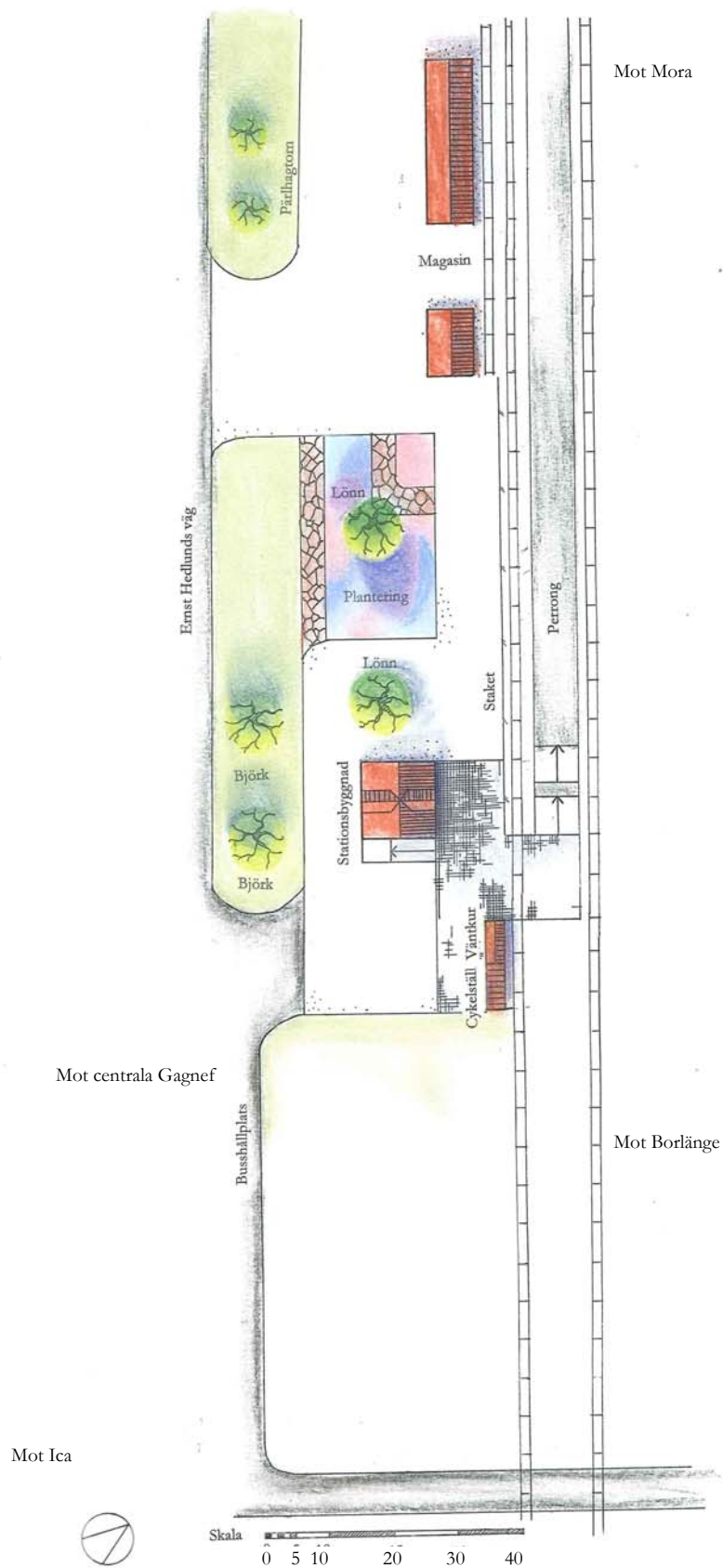
<sup>141</sup> Hidemark (1991).

<sup>142</sup> Gustavsson (2000a).





Figur 21 Perspektiv över det historiska förslaget



Figur 22 Plan över det historiska förslaget.

## Liten växtlista – historiskt förslag

### Träd

<i>Crataegus mordenensis</i> 'Toba'	Pärllhagtorn
-------------------------------------	--------------

### Rosor

<i>Rosa alba</i> 'Maidens Blush'	ljusrosa bondros
<i>Rosa alba</i> 'Maxima'	vit bondros
<i>Rosa</i> 'Husmoderrose'	ljusrosa pimpinellros
<i>Rosa</i> 'Mme Hardy'	vit damascenerros
<i>Rosa</i> 'Stanwell Perpetual'	ljusrosa pimpinellros

### Perenner

<i>Actaea simplex</i> 'Brunette'	Vitt,mörkbladigt höstsilverax
<i>Anaphalis triplinervis</i>	Ulleternell
<i>Anemone x hybrida</i> 'Honorine Jobert'	Vit höstanemon
<i>Aster amellus</i> 'Veilchenkönigin'	Mörkviolett brittsommaraster
<i>Astillbe arendsii</i> 'Fanal'	Mörkröd astillbe
<i>Astrantia major</i>	Rosa stjärnflocka
<i>Bergenia cordifolia</i>	Mörkrosa hjärtbergenia
<i>Delphinium pacific</i> 'Black Knight'	Mörkviolett riddarsporre
<i>Delphinium pacific</i> 'Galahad'	Vit riddarsporre
<i>Digitalis purpurea</i> 'Alba'	Vit fingerborgsblomma
<i>Gillenia trifoliata</i>	Vit trebladsspira
<i>Hemerocallis</i> 'Sammy Russel'	Röd daglilja
<i>Hosta sieboldiana</i> 'Elegans'	Blå daggfunkia
<i>Hosta sieboldiana</i> 'Frances Williams'	Vitkantad daggfunkia
<i>Iris sibirica</i> 'White Swirl'	Vit strandiris
<i>Lamium maculatum</i> 'White Nancy'	Vit rosenplister
<i>Lilium martagon</i> 'Album'	Vit krollilja
<i>Monarda didyma</i> 'Blaustrumpf'	Blåviolett temynta
<i>Nepeta x faassenii</i> 'Walkers Low'	Kantnepeta
<i>Paeonia lactiflora</i> 'Duchesse de Nemours'	Vit luktpion
<i>Paeonia lactiflora</i> 'Karl Rosenfield'	Mörkröd luktpion
<i>Papaver orientale</i> 'Karine'	Ljusrosa jättevallmo
<i>Phlox paniculata</i> 'Pax'	Vit höstflox
<i>Pulmonaria officinalis</i> 'Sissingshurst White'	Vit lungört
<i>Sedum telephium</i> 'Matrona'	Mörkbladig kärleksört
<i>Stachys byzantina</i>	Lammöron
<i>Tiarella cordifolia</i>	Vit spetsmossa

### Lökväxter

<i>Muscari armeniacum</i>	Blå pärlhyacint
<i>Narcissus poeticus</i> 'Actea'	Pingstlilja
<i>Scilla sibirica</i>	Rysk blåstjärna
<i>Tulipa</i> 'Spring Green'	Grönbandad vit tulpan
<i>Tulipa</i> 'White Triumphator'	Vit triumftulpan
<i>Tulipa</i> 'White Wings'	Vit liljebloommande tulpan

### ***Ekologiskt förslag***

Detta mer moderna förslag anknyter tydligare än det historiska förslaget till den tradition som utvecklats vid hanteringen av ruderatmark.

Järnvägsmark är ofta torr, näringsfattig och utsatt för många störningar.<sup>143</sup> Marken i anslutning till stationsbyggnaden, det område som eventuellt har varit järnvägsmark, består idag mestadels av gräsmark som börjar förbuskas. Antagligen är även denna yta ganska torr och näringsfattig och kan beskrivas som ruderatmark eller skräpmark.

Det här förslaget är inspirerat av Piet Oudolfs förslag för The High Line, som är extremt torr, näringsfattig och utsatt. Oudolf använder här rikligt med perenner och vegetation som skulle ha kunnat uppkomma på platsen naturligt. Jag har valt att använda yviga gräs och perenner i stora sjok som ger ett naturligt uttryck. Det är inget som skulle kunna uppkomma på egen hand, men det kan ge ett liknande intryck. De har heller inte stora krav på skötsel. Det är robusta och tacksamma sorter som kan breda ut sig och täcka jorden, vilket minskar behovet av rensning. Växterna skulle exempelvis kunna vara grekvädd, jättetåtel, rosenflockel, kärleksört, röd rubeckia, rölleka, ulleternell, silvermartorn, blå bolltistel och i de mer skuggiga partierna daggekåpa, nävor och sockblommor. På våren skulle tulpaner kunna lysa upp rabatterna.

---

<sup>143</sup> Gilbert (1989).



Figur 23 Röd rudbeckia i förgrunden och solbrud i bakgrunden. Foto av författaren från Drömparken i Enköping, skapad av Piet Oudolf.



Figur 24 Transparent betong konstruerad av Andreas Bitti

[http://flitigamyran.blogg.se/141006075332\\_transparent\\_betong.html](http://flitigamyran.blogg.se/141006075332_transparent_betong.html)

För att få en uthållig anläggning med små krav på skötsel är det viktigt att använda jord fri från roto-gräs vid anläggningen för att minska behovet av rensning. Jorden ska även vara rik på mullämnen vilket minskar behovet av bevattning. Perennerna klipps ned på våren och finfördelas till små bitar och tillåts brytas ned på plats. På så sätt tillförs jorden en relativt stor mängd organiskt material och näring och behovet av gödning minskar.

Organiskt vindlande stigar av stenmjöl leder igenom de stora planteringsytorna och det finns bänkar i anslutning till planteringarna. För att skilja stenmjölsytorna från planteringar och gräsytor finns kantsten.

Om magasinen används för kulturell verksamhet, skulle det kunna anordnas socklar i parken där konstverk skulle kunna ställas ut. På kvällen skulle konstverken och de äldre träden kunna belysas för att skapa ett intressant nattlandskap. Det allra viktigaste är dock att stationsplanen och väntkuren är belysta så att man känner sig trygg i området. Det gamla spåret intill magasinen skulle kunna fyllas igen med grus och även det användas som sockel för konstverk. Marken i anslutning till magasinsbyggnaderna utformas i likhet med föregående förslag; parkeringsplatser på stenmjöl och med en rad av den vitbrokiga lönnen "Drummond" för att göra platsen lite mer spännande.

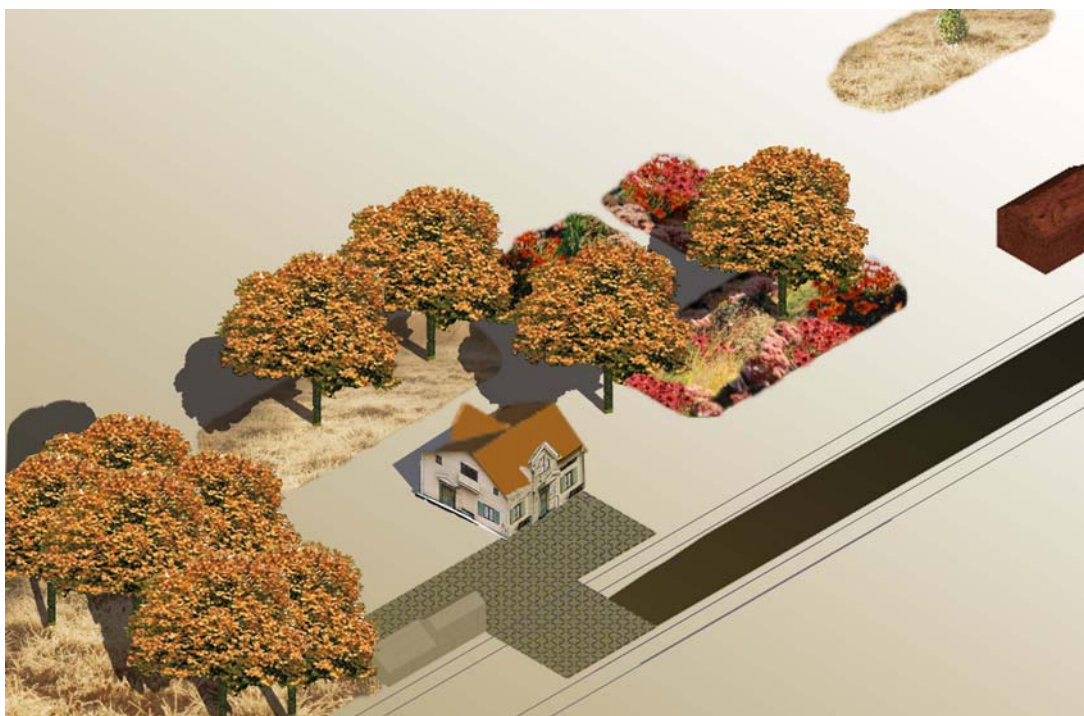
Cykelskjulet och väntkuren utformas förslagsvis i betong och glas. Andreas Bitti har utvecklat en ny typ av betong, som är genomsynlig, vilket skulle påverka tryggheten positivt samtidigt som den är dekorativ, se bild ovan. Fiberoptik gjuts in i betongen som släpper igenom ljuset. När solen skiner eller om armaturer lyser mot väggen kan skuggor som faller på väggen ses av den som befinner sig inne i byggnaden<sup>144</sup> På väderskyddets gavel bör en karta över Gagnef placeras så att besökaren lätt kan orientera sig.

Det här förslaget ger en modern och fantasieggande stationsmiljö som harmonierar mer med järnvägens hårdare sida än med stationens finare och prydligare framsida.

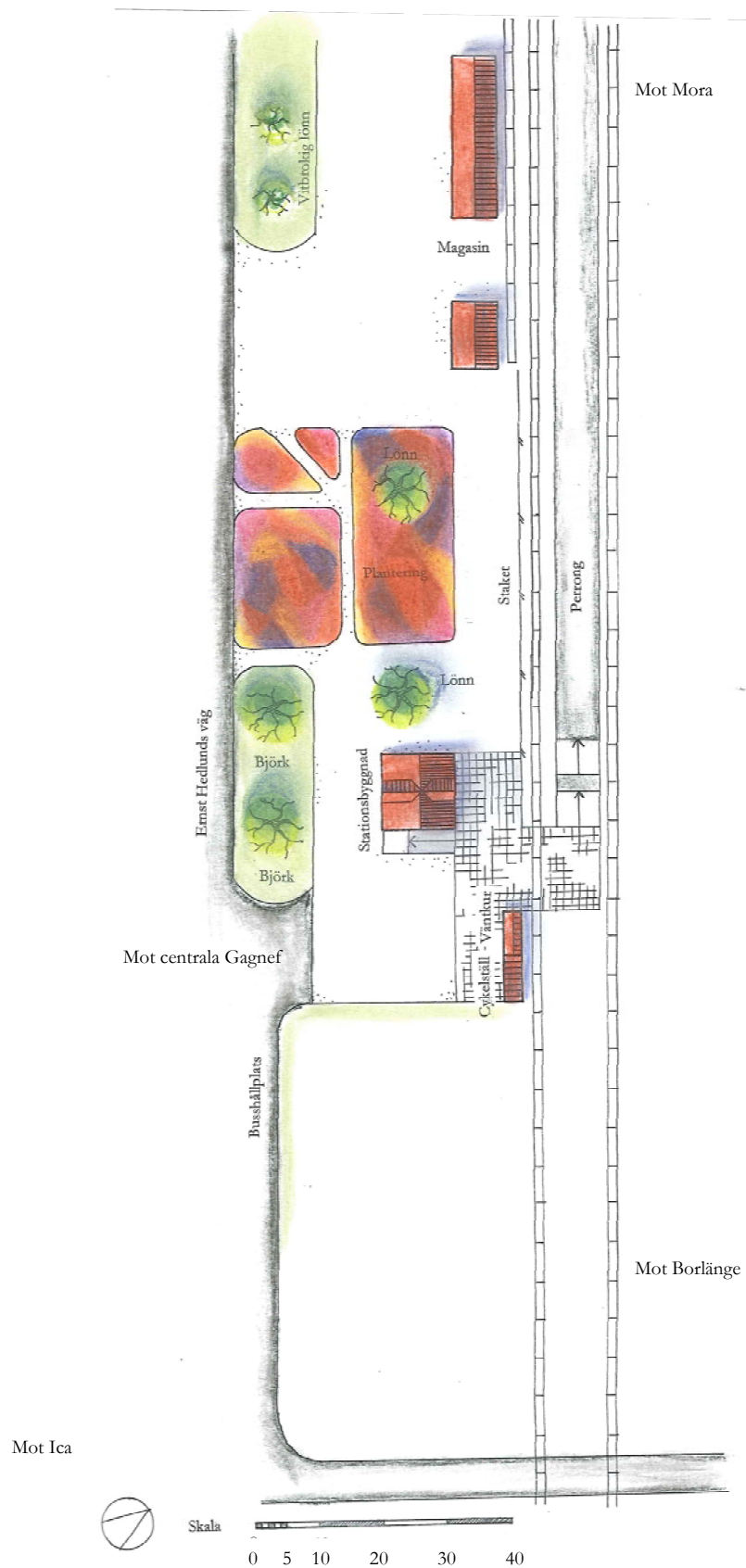
---

<sup>144</sup> [http://flitigamyran.blogg.se/141006075332\\_transparent\\_betong.html](http://flitigamyran.blogg.se/141006075332_transparent_betong.html)





Figur 25. Perspektiv över det moderna förslaget



Figur 26 Plan över det moderna förslaget.

## Liten växtlista – modernt förslag

### Träd

Acer platanoides 'Drummondii'

Vitbrokig skogslönn

### Perenner och gräs

Actaea simplex 'Brunette'

Ajuga reptans 'Caitlin's Giant'

Alchemilla mollis

Anemone x hybrida 'Honorine Jobert'

Aster divaricatus

Astrantia major 'Claret'

Brunnera macrophylla 'Jack Frost'

Echinacea purpurea 'Alba'

Echinacea purpurea 'Magnus'

Echinops bannaticus

Epimedium rubrum

Epimedium x youngianum 'Niveum'

Eupatorium purpureum 'Atropurpureum'

Geranium phaeum 'Samobor'

Gillena trifoliata

Helenium 'Moerheim Beauty'

Heuchera micrantha 'Palace Purple'

Knautia macedonica

Molina arundinacea 'Karl Foerster'

Molinia arundinacea 'Transparent'

Salvia nemorosa 'Caradonna'

Salvia nemorosa 'Markus'

Sanguisorba officinalis 'Tanna'

Sedum telephium 'Matrona'

Thalictrum rochebrunianum

Vitt höstsilverax

Mörkbladig, blå revsuga

Daggkåpa

Vit höstanemon

Vit skogsaster

Röd stjärnflocka

Blå kaukasisk förgätmigej med silverbrokiga blad

Vit form av röd rudbeckia

Röd rudbeckia

Blå bolltistel

Röd sockblomma

Vit sockblomma

Mörk rosenflockel

Lila brunnäva

Vit trebladsspira

Rödbrun solbrud

Rödbladig alunrot

Grekvädd

Jättetåtel, mörk

Jättetåtel, ljus

Lila, lite högre stäppsalia

Lila, lite lägre stäppsalia

Mörkröd blodtopp

Mörkbladig rosa kärleksört

Violett skuggviolruta

### Lökväxter

Allium x hollandium 'Purple Sensation'

Crocus tommasinianus 'Ruby Giant'

Narcissus triandrus 'Thalia'

Tulipa 'Queen of Night'

Tulipa 'Uncle Tom'

Tulipa 'White Wings'

Purpurlök

Mörkviolett snökrokus

Vit narciss

Svart-mörklila tulpan

Mörkröd tulpan

Vit liljebloommande tulpan



## 5 DISKUSSION

Som tidigare har beskrivits och som Lotta Braunerhielm diskuterar har människan länge varit platsanknuten och bunden till familj, vänner och arbetet. Platsen har fungerat som garanti för kulturell tillhörighet eftersom kulturer föreställs som något platsanknutet. I och med globaliseringen och informationsteknologin har uppfattningen om tid och rum förändrats. Platsen upplevs inte längre som fast och bunden till tid och rum utan som situationer i nätverk av sociala relationer. Braunerhielm tar i detta sammanhang upp begreppen *rötter* och *rutter*. Rötter innebär en stark koppling till hembygd, miljö och till en kultur som är homogen, stabil och trygg. Rutter betyder att människor är flexibla och rörliga, miljön är föränderlig och karaktäriseras inte av någon stark kulturell identitet. Platser karaktäriseras av människor som möts och skiljs åt. Snabbare interaktioner och transporter innebär att sociala relationer blir mer uttänjda i rummet.<sup>145</sup> Detta resonemang kan appliceras på järnvägsstationen, som under järnvägens tidiga period hade en tydlig anknytning till platsen och hade en stor betydelse i lokalsamhället. Så småningom kom stationens identitet att så att säga tunnas ut i och med det ökade resandet och även stationsmiljön blir föränderlig, utbytbar och utslätad.

I examensarbetet har jag ställt det moderna och förnuftiga mot det historiska och nostalgiska. Verkligheten inom landskapsarkitekturen består dock oftast inte av motsattpar, den kan betraktas ur många synvinklar och delas upp i många lager och faktorer som ger en mycket mer komplex bild av platsen. Att ta sig tid att lära känna en plats kan vid en omgestaltning resultera i rika och givande miljöer.

Ett modernt formspråk förnekar inte nödvändigtvis den historiska identiteten. Man kan förnya varsamt, *med* historien istället för att sudda ut den och börja om på nytt. Under de år som järnvägsnätet byggdes upp symboliserade järnvägen just det moderna. Denna syn förändrades under 1900-talet och järnvägen kom att stå för det folkliga och vardagliga. Då betonade man snarare resenärens trevnad på stationen vilket resulterad i mjuka och ombonade miljöer med riklig växtlighet. Det är först under senare år som man återigen börjat betrakta järnvägen som ett mer intressant stadsbyggnadselement som kan bidra till stadens utveckling och då oftast i form av resecentra. I dessa projekt betonas ofta järnvägens storskaliga och tekniska sidor men

---

<sup>145</sup> Braunerhielm (2006).

resenärernas trivsel blir inte heller bortglömd, tankar som uttrycktes redan under 1800-talet under järnvägens uppbyggnadsfas.

Jag vill med detta resonemang visa att ett modernt formspråk och idéer om framåtskridande och teknik inte är nya inom stationsgestaltning men framförallt vill jag betona att en hårdare och mer urban form inte nödvändigtvis motsäger och stänger ute de historiska värdena. Under järnvägens uppbyggnadsfas hyllade man framåtskridandet och det moderna, idéer som återigen är aktuella idag, även om de historiska idéerna respektive de samtida idéerna resulterar i olika uttryck. Man kan låta denna samma idé om det moderna som något positivt och konstruktivt, grundlägga gestaltningen.

Som avslutning vill jag påpeka att platsens ande måste kunna växa och förändras. Ingen själ mår bra av att stagnera och isoleras från sitt sammanhang, att fråntas sitt mogna och sitt samspel med omgivningen. Om stationen ska kunna ingå i ett stadsmässigt sammanhang måste den kunna anpassa sig till staden och delta i dess liv. Detta betyder inte att man ska suddat ut platsens historia och börja om på ny kula, det historiska sammanhanget är tvärtom av stor betydelse. Det måste finnas en konstant process för att bedöma de förändringar som äger rum och medvetet förkasta eller godkänna dem, och därmed utveckla platsen.

### ***Reflektioner***

Det här examensarbetet inleddes i samarbete med Banverkets huvudkontor i Borlänge men efter en tid började jag arbeta mer självständigt. Jag kom därigenom att i allt högre grad förlita mig på mina erfarenheter från utbildningen. Jag har försökt lyfta fram betydelsen av att skapa stimulerande miljöer som tillvaratar platsens speciella egenskaper för att därigenom motverka likriktningen av stationsmiljöer.

Metoderna i den här uppsatsen har främst varit litteraturstudier samt gestaltungsarbete. Jag har undersökt anläggningarna med hjälp av andra författares skildringar, bilder och bedömningar. Tyvärr har jag inte haft möjlighet att genomföra någon studieresa till de intressanta, internationella anläggningar som jag har tagit upp som goda exempel i examensarbetet. Examensarbetet har även dragit ut på tiden, vilket innebär att det kan vara inaktuellt till vissa delar.

Det har varit svårt att hantera exemplen och förebildernas storlek och komplexitet och att relatera dem till Gagnefs stationsmiljö. Det har varit ett glapp mellan undersökningarna om järnvägens kulturhistoria och ekologi samt den stora skalan på de genomförda omdaningarna å ena sidan och gestaltungsförslaget i lilla Gagnef å andra sidan. Det har dock inte varit en oöverkomlig svårighet. Arbetet har skett i "spiralform", med omväxlande litteraturstudier och gestaltning där de båda successivt har tagit hjälp av varandra. Under litteraturstudierna dök nya idéer upp som kom till användning i gestaltningen och i gestaltningen dök frågeställningar upp som behövde besvaras genom litteraturen. Jag tror att denna icke-linjära metod är vanlig i det arkitektoniska arbetet. Arbetet inleddes utan att slutmålet kunde urskiljas klart. För en betraktare utifrån kan arbetet uppfattas som ostrukturerat och långsamt men jag vill tro att resultatet håller en högre kvalitet än om arbetet skulle ha skett utan reflektioner och bearbetning.

Under examinationstillfället dök många nya idéer upp som kunde ha varit till stor hjälp med examensarbetet men tyvärr har det inte varit möjligt att arbeta in alla de

tankar som då dök upp. Jag har under hela arbetets gång varit emot en generell metod för att hantera mindre stationsområden. Med "generell metod" föreställde jag mig t.ex. utrustningsprogram eller program för växtmaterial. Jag såg framför mig identitetslösa stationer där varje mindre station var den andra lik. Under seminariet fördes dock en idé fram om att det vore möjligt att utarbeta en metod, men på en högre liggande nivå, en metod som angrep de problem som mindre stationer har gemensamt men utan att närmare gå in på detaljerna för att lösa problemen. En sådan metod skulle kunna föreslå angreppssätt och sätt att arbeta. Denna nivå skulle i det här examensarbetet ha passats in emellan teoridelen och gestaltungsförslagen för Gagnef. Denna metod skulle även kunna binda ihop det glapp mellan de storskaliga omdaningarna och Gagnef som jag beskriver ovan. Det hade varit mycket intressant att närmare kunnat studera dessa frågor men tyvärr finns det inte utrymme för det inom detta examensarbete.

## 6 LITTERATUR OCH KÄLLOR

### 6.1. Tryckta källor

- Andersson, Thorbjörn, (2004) "En fri förnyare" i *Arkitektur* nr 3 (Stockholm: Arkitektur Förlag AB).
- Banverket, (2005) *Gestaltningssprogram inom Banverket – en vägledning*, (Borlänge: Banverket).
- Banverket & White arkitekter, (2005) *Plattformsutrustning – konceptutveckling* (Granskningskopia) (Borlänge: Banverket).
- Bergdahl, Ewa (2001) "Industrilandskapets kulturvärden" i *Industrilandskapet – Kulturmiljö och resurs för stadens framtid*, (Karlskrona: Stadsmiljörådet).
- Berggrund, Lars (2005) "Järnvägen och miljön" i *Järnvägen 150 år – 1856-2006* (Stockholm, Borlänge: Informationsförlaget, Banverket).
- Boverket, (2002) *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera* (Karlskrona: Boverket).
- Braunerhielm, Lotta, (2006) *Plats för kulturarv och turism- Grythyttan- en fallstudie av upplevelser, värderingar och intressen*, (Karlstad: Karlstads Universitet).
- Carman, Eric, (2001) "From laboratory to landscape: a case history and possible future direction for phytoenhanced soil bioremediation" i *Manufactured Sites: Rethinking the postindustrial landscape*. Red. Niall Kirkwood, (London: Spon Press).
- de Solà-Morales, (1999) *Plats: permanens eller produktion*, (1992) sv. övers. Sven-Olov Wallenstein, i *Arkitekturteorier*, Skriftserien *Kairos* nr 5, (Raster Förlag).
- Dettmar, Jörg, (1999) "Wilderness or park?", i *Topos* nr 26/1999.
- Diedrich, Lisa, (1999) "No politics, no park: The Duisburg-Nord Model" i *Topos* nr 26/1999.
- Flinck, Maria, (1994) *Tusen år i trädgården – från sörmländska herrgårdar och bakgårdar*, (Stockholm: Tidens förlag/ Torekällbergets museum).
- Flinck, Maria, (2002) "Vårdtermer för trädgårdar och parker" i *Kulturmiljövård* nr 1. red. Ylva Mannerheim, (Stockholm: Riksantikvarieämbetet).
- Hellbring, Staffan (red.), (1996) *Sveriges National Atlas* (Vällingby: Kartcentrum).
- Gagnefs kommun, (1998) Översiktsplan för Gagnefs kommun, fördjupning för delen Gagnef, (Gagnef: Gagnefs kommun).
- af Geijerstam, Jan, (1998) *Miljön som minne – att göra historien levande i kulturlandskapet*, (Stockholm: Riksantikvarieämbetet).
- Gilbert, O. L., (1989) *The Ecology of Urban Habitats*, (London: Chapman and Hall).

- Gustafsson, Mattias, (2001) *4: e naturens parker – tillvaratagande och utveckling av ruderatmarkens rekreativa och pedagogiska värden*, (Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet).
- Gustavsson, Eva, (2000) ”Gösta Reuterswärd” i *Svenske Trädgårdskonst under fyrahundra år*, red. Andersson, Thorbjörn, Jonstoj, Tove & Lundquist, Kjell, (Stockholm: Byggförlaget).
- Gustavsson, Eva, (2001a) ”Gösta Reuterswärd” i *Trädgårdsideal och kunskapssyn – En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswärd och Ulla Molins skapande handling*, (Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet).
- Gustavsson, Eva, (2001b) ”Etiska överväganden inom ramen för Ulla Molins och Gösta Reuterswärd estetiska föreställningsvärldar” i *Trädgårdsideal och kunskapssyn – En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswärd och Ulla Molins skapande handling*, (Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet).
- Gustavsson, Eva (2005) ”Järnvägslandskapet” i *Järnvägen 150 år – 1856-2006* (Stockholm, Borlänge: Informationsförlaget, Banverket).
- Hermelin-Jungstedt, Inga, (1989) ”Perenner i offentlig miljö” i *Perennboken*, (Stockholm: LT:s förlag).
- Hidemark, Ove, (1991) ”Om restaurering – om förhållningssätt” i *Dialog med tiden*, (Solna: Svensk byggtjänst).
- Hidemark, Ove, (1996) ”Autencitet – vad är det?” i *Kulturmiljö* nr 1-2 1996, (Stockholm: Riksantikvarieämbetet).
- Hofrén, Erik, (2001) ”Utsikt från en perrong” i *Industrilandskapet – Kulturmiljö och resurs för stadens framtid*, (Karlskrona: Stadsmiljörådet).
- Isacson, Mats, (2001) ”Industrilandskapets förändring i Sverige”, i *Industrilandskapet – Kulturmiljö och resurs för stadens framtid*, (Karlskrona, Stadsmiljörådet).
- Jackson, Lucinda, (2001) ”Beyond cleanup of manufactured sites: remediation, restoration and renewal of habitat”, i *Manufactured sites. Rethinking the postindustrial landscape*, red. Niall Kirkwood (London: Spon Press).
- Johansson, Bengt O H, (1989) ”Vad gör vi när vi ‘bevarar?’” i *Borgarhus och kåkar*, (Stockholm: Kommittén för Stockholmsforskning).
- Kaijser, Arne, (2001) ”Systemen som skapade industrilandskapet” i *Industrilandskapet – Kulturmiljö och resurs för stadens framtid*, (Karlskrona: Stadsmiljörådet).
- Kirkwood, Niall, (2001) ”Manufactured sites: integrating technology and design in reclaimed landscapes” i *Manufactured Sites. Rethinking the Postindustrial Landscape*, red. Niall Kirkwood, (London: Spon Press).
- Klintborg Ahlklo, Åsa (1992) ”SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur” i *Lustgården*, (Lidingö: Föreningens för dendrologi och parkvård).
- Krinke, Rebecca, (2001) ”Overview: Design practice and manufactured sites” i *Manufactured sites. Rethinking the postindustrial landscape*, red. Niall Kirkwood, (London: Spon Press).
- Kullander, Björn, (1994) *Sveriges Järnvägs Historia*, (Höganäs: Bra Böcker).
- Latz, Peter, (2001) ”Landscape Park Duisburg-Nord: the metamorphosis of an industrial site” i *Manufactured Sites. Rethinking the Postindustrial Landscape* red. Niall Kirkwood, (London: Spon Press).
- Lind, Lars-Olof, (1984) *Siljansbanan – en historisk skildring*, (Stockholm, Leksand: Svenska Järnvägsklubben & Siljans Fartygsförening).
- Linde Bjur, Gunilla, (2005) ”Järnvägsarkitektur” i *Järnvägen 150 år – 1856-2006* (Stockholm, Borlänge: Informationsförlaget, Banverket).
- Lyall, Sutherland, (1991) *Designing the new landscape* (London: Thames and Hudson).

- Malmö Stad, (2003) *Grönplan för Malmö 2003*, (Malmö: Malmö Stad).
- Nationalencyklopedin, (1991) band 6, (Höganäs: Bra Böcker).
- Nationalencyklopedin, (1992) band 7, (Höganäs: Bra Böcker).
- Nationalencyklopedin, (1991) band 16, (Höganäs: Bra Böcker).
- Nationalencyklopedin, (1995) band 17, (Höganäs: Bra Böcker).
- Nolin, Catharina, (1999) *Till stadsbornas nytta och förlustande – Den offentliga parken i Sverige under 1800-talet*, (Stockholm: Byggförlaget).
- Norberg-Schulz, Christian, (1999) "Fenomenet plats" (1976), sv. övers. Sven-Olov Wallenstein, i *Arkitekturteorier*, Skriftserien *Kairos* nr 5, (Raster Förlag).
- Nyström, Louise, (2001) "1800-talets industriarv ger rum för 2000-talets europeiska stadsliv" i *Industrilandskapet – Kulturmiljö och resurs för stadens framtid*, (Karlskrona: Stadsmiljörådet).
- Nyström, Örjan & Westlund, Bo, Rygielski, Tommy, (2001) *När tiden byter fot – en resa genom det västsvenska rostbältet* (Stockholm: Ordfront förlag).
- Raffone, Pietro (2001) "Industrilandskapets bebyggelse- resurs i kommunens utveckling" i *Industrilandskapet – Kulturmiljö och resurs för stadens framtid*, red. Mats Lundström och Louise Nyström (Karlskrona: Stadsmiljörådet).
- Rock, Steven, (2001) "Phytoremediation: Integrating art and engineering through planting", i *Manufactured sites. Rethinking the postindustrial landscape*, red. Niall, Kirkwood, (London: Spon Press).
- SJ huvudkontor, banavdelningen, (1986) *Yttre miljö vid järnvägsstationer – Inventering och förslag till upprustning och skötsel av planteringar mm.*, (SJ).
- Sundin, Mats, (2007) *Bra läge men dåligt rykte: En jämförande historisk studie av tre stadsdelar i Borås, Eskilstuna och Gävle*, (Uppsala: Uppsala Universitet).
- Tallhagen Lönn, Iréne (red.) (1994) *Gröna områden i planeringen*, (Karlskrona: Boverket, 1999).
- Vikström, Eva, *Industrimiljöer på landsbygden. Översikt över kunskapsläget*, (Stockholm: Riksantikvarieämbetet).
- Wallenstein, Sven-Olov, (1999) "Förord" i *Arkitekturteorier* Skriftserien *Kairos* nr 5, (Raster Förlag).
- Wallenstein, Sven-Olov, (2004) *Den moderna arkitekturens filosofier*, (Stockholm: AlfabetaA-namma).
- Wheater, C. Philip, (1999) *Urban habitats*, (London: Routledge).

## 6.2 Elektroniska källor

- [http://flitigamyran.blogg.se/141006075332\\_transparent\\_betong.html](http://flitigamyran.blogg.se/141006075332_transparent_betong.html) 2007-03-01
- <http://linnaeus.nrm.se/flora/veg/ruderat.html> 2005-01-19
- <http://www.bi-suedgelaende.de>, 2007-03-01
- <http://www.gruen-berlin.de/sued/Gestaltung/index.php>, 2007-03-01
- <http://www.jarnvag.net/banguide/Borlange-Mora.asp> 2006-03-09
- <http://www.thehighline.org> 2006-01-24
- <http://www.thehighline.org/design/plantingdesign.html> 2007-03-03
- [www.gagnef.se](http://www.gagnef.se) 2009-05-11

## 6.3 Muntliga källor

- Lars-Olof Nordesjö, Gagnefs hembygdsförening, 2006-03-08
- Johan Bergkvist, Banverket, 2006-04-13

## 6.4 Figurförteckning

- Figur 1. s. 22 Stationsanläggning i Sollefteå, 1944. Bild från Gustavsson, Eva: *Trädgårdsideal och kunskapssyn – En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*, (Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet, 2001), s. 12. Foto: Gösta Reuterswård
- Figur 2. s. 23 Järnvägsträdgård från Vansbro, Dalarna. Bild från Gustavsson, Eva: *Trädgårdsideal och kunskapssyn – En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*, (Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet, 2001), s. 25. Foto: Gösta Reuterswård
- Figur 3. s. 27 Illustration av diversiteten av växthabitat som kan finnas i städer. Fritt efter Gilbert, O. L., *The Ecology of Urban Habitats*, (London: Chapman and Hall, 1989).s. 16.
- Figur 4. s. 34 Lunds stationsområde, av Sven Ingvar Andersson, foto Thorbjörn Andersson, Arkitektur 3/2004
- Figur 5. s. 35 Vy över Landscape Park Duisburg-Nord, från <http://www.arch.hku.hk/teaching/cases/duisburg/photo/nat06.jpg>
- Figur 6. s. 36 Cowper Place i Landscape Park Duisburg-Nord. Fotografi ur *Manufactured sites: Rethinking the postindustrial landscape*. Red. Niall Kirkwood, (London: Spon Press, 2001), s. 153.
- Figur 7. s. 37 Piazza Metallica ur *Manufactured Sites: Rethinking the postindustrial landscape* (London: Spon Press, 2001)
- Figur 8. s. 38 Naturpark Südgelände i Berlin <http://www.gruen-berlin.de/sued/Gestaltung/index.php>
- Figur 9. s. 38 The High Line idag.  
[http://www.thehighline.org/images/gallery\\_sternfeld.html](http://www.thehighline.org/images/gallery_sternfeld.html)
- Figur 10. s. 39 The High Line idag.  
[http://www.thehighline.org/images/gallery\\_sternfeld.html](http://www.thehighline.org/images/gallery_sternfeld.html)
- Figur 11. s. 39 The High Line idag.  
[http://www.thehighline.org/images/gallery\\_sternfeld.html](http://www.thehighline.org/images/gallery_sternfeld.html)
- Figur 12. s. 40 Vy över The High Line från  
<http://www.thehighline.org/design/plantingdesign.html>, 2007-03-03
- Figur 13. s. 40 Bild från Oudolfs planteringsförslag,  
<http://www.thehighline.org/design/plantingdesign.html>, 2007-03-03
- Figur 14. s. 42 Stinsen i Veberöd, 1951. Bild från Gustavsson, Eva: *Trädgårdsideal och kunskapssyn – En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling* (Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet, 2001), s. 45. Foto: Kvällsposten
- Figur 15. s. 43 Bild från Piet Oudolfs planteringsförslag för The High Line, New York,  
<http://www.thehighline.org/design/plantingdesign.html>, 20070303
- Figur 16. s. 48 Gammelgården och Flottbron i Gagnef. Fotografier av författaren.
- Figur 17. s. 49 Gagnefs stationshus på 1940-talet. Bild ur, Lars-Olof Lind *Siljansbanan – en historisk skildring*, (Stockholm, Leksand: Svenska Järnvägsklubben & Siljans Fartygsförening, 1984).
- Figur 18. s. 51 Gagnefs kyrkby och stationssamhälle med viktiga målpunkter och troliga stråk till stationen. Bild av författaren, gjord efter förebild från [www.eniro.se](http://www.eniro.se).
- Figur 19. s. 52 Gagnefs station. I medurs ordning: lusthuset, väntkur och cykelställ och stationshuset från två vinklar. Fotografier av författaren.

- Figur 20. s. 55 Bild från Piet Oudolf s förslag för The High Line,  
<http://highline.org/design/plantingdesign.html>, 20070303
- Figur 21. s. 57 Perspektiv över det historiska förslaget, av författaren.
- Figur 22. s. 58 Plan över historiskt förslag, av författaren.
- Figur 23. s. 60 Foto av författaren från Drömparken i Enköping, skapad av Piet Oudolf.
- Figur 24. s. 60 Andreas Bittis transparenta betong [http://flitigamyran.blogg.se/141006075332\\_transparent\\_betong.html](http://flitigamyran.blogg.se/141006075332_transparent_betong.html)
- Figur 25. s. 61 Perspektiv över det moderna förslaget, av författaren.
- Figur 26. s. 62 Plan över det moderna förslaget, av författaren.